

**A INFLUÊNCIA DAS ATIVIDADES  
ECONÓMICAS NO TRAÇADO E NA  
FORMA URBANA DA CIDADE  
BRASILEIRA ENTRE  
1741 E 1912**

O caso das Cidades de Ouro Preto, Santos e  
Manaus

**ANTÓNIO CARLOS RODRIGUES SILVA**

Tese de Doutoramento apresentada à Faculdade de Engenharia Civil da  
Universidade do Porto em

PRODEC – Programa Doutoral em Engenharia Civil

---

Orientador: Professor Doutor Fernando M. Brandão Alves



**A INFLUÊNCIA DAS ATIVIDADES  
ECONÓMICAS NO TRAÇADO E NA  
FORMA URBANA DA CIDADE  
BRASILEIRA ENTRE  
1741 E 1912**

O caso das Cidades de Ouro Preto, Santos e  
Manaus

**ANTÓNIO CARLOS RODRIGUES SILVA**

Tese realizada no âmbito do Doutoramento em Engenharia Civil

---

Orientador: Professor Doutor Fernando M. Brandão Alves

MAIO DE 2013

## **PROGRAMA DOUTORAL EM ENGENHARIA CIVIL 2013**

DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL

Tel. +351-22-508 1901

Fax +351-22-508 1446

✉ [miec@fe.up.pt](mailto:miec@fe.up.pt)

*Editado por*

FACULDADE DE ENGENHARIA DA UNIVERSIDADE DO PORTO

Rua Dr. Roberto Frias

4200-465 PORTO

Portugal

Tel. +351-22-508 1400

Fax +351-22-508 1440

✉ [feup@fe.up.pt](mailto:feup@fe.up.pt)

🌐 <http://www.fe.up.pt>

Reproduções parciais deste documento serão autorizadas na condição que seja mencionado o Autor e feita referência ao *Programa Doutoral em Engenharia Civil - 2010/2013 - Departamento de Engenharia Civil, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, Porto, Portugal, 2013.*

As opiniões e informações incluídas neste documento representam unicamente o ponto de vista do respetivo Autor, não podendo o Editor aceitar qualquer responsabilidade legal ou outra em relação a erros ou omissões que possam existir.

Este documento foi produzido a partir de versão eletrónica fornecida pelo respetivo Autor.



In memoriam

A meus pais que ensinaram -me uma das mais belas lições: a de amar ao próximo.

*Antigamente a cidade era o mundo, hoje o mundo é uma cidade.*

*Lewis Mumford*



## **AGRADECIMENTOS**

Minha gratidão a Deus pelo dom da vida e por permitir-me estar aqui e dotar-me de capacidade, sabedoria e força para vencer as barreiras e seguir em frente.

Ao Programa Erasmus Mundus, pela oportunidade de realizar este Doutorado, juntamente com a Universidade Federal do Amazonas e a Universidade do Porto.

Ao Professor Doutor Arquiteto Fernando Brandão Alves, pela orientação e críticas que conduziram o trabalho e pelo crédito depositado em sua realização.

A minha família, que sempre me incentivou durante o desenvolvimento desta tese. Em especial, à minha querida esposa Perina Chaves, pela paciência, ajuda e compreensão no decorrer desta caminhada.

Aos meus queridos amigos, Gerson e Renata Ribeiro, António e Marinalva Carneiro, pelo apoio e acolhida carinhosa durante os anos em que estive em Portugal.

Ao meu amigo Professor Doutor Geraldo Sá Peixoto, pela leitura de alguns capítulos e considerações emitidas.

A todos que de forma direta ou indireta contribuíram na produção desta Tese.



## RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo caracterizar o traçado urbano dos Centros Antigos de cidades brasileiras, que tiveram influência das atividades económicas na concepção dos seus traçados e nas suas formas urbanas.

Para realização deste estudo, foram selecionadas três cidades em regiões com características geográficas diferentes, que surgiram ou conviveram no auge de determinadas atividades económicas ocorridas nos chamados ciclos económicos brasileiros. Sendo, a cidade de Ouro Preto, no estado de Minas Gerais, Manaus no Amazonas e Santos em São Paulo, relacionadas com os Ciclos do Ouro, da Borracha e do Café, respetivamente.

Percebem-se indícios de que, algumas destas cidades sofreram interferência aquando de suas formações urbanas. A Vila de Santos, fundada em 1543, passou 300 anos, num lento processo de crescimento, praticamente estagnado, somente em meados do século XIX despertou com a chegada da economia cafeeira.

Manaus, fundada em 1669, portanto, mais de um século após a cidade de Santos, também passou por um longo período de estagnação. Em 1800, motivada pelos lucros advindos da economia gomífera, iniciou-se num processo de desenvolvimento.

Ouro Preto, fundada em 1798, teve a sua origem junto aos garimpos de ouro nas Minas Gerais, portanto, já surgiu em consequência das atividades económicas proveniente do ciclo do ouro.

Entende-se que o impacto económico, ocorrido em cada uma das referidas cidades, promoveu um rápido crescimento, na demografia, na expansão e na infraestrutura urbana; como consequência, houve grandes transformações no traçado do núcleo original das vilas, que desenvolveram-se lentamente antes do fenómeno económico, com exceção da Vila de Ouro Preto, que surgiu e cresceu junto à economia do ouro.

**PALAVRAS-CHAVE:** Morfologia urbana, tecido urbano, traçado urbano, atividades económicas.



## **ABSTRACT**

The present work aims to characterize the urban layout of the Ancient Centers of Brazilian cities, which influenced economic activities in designing their strokes and their urban forms.

For this study, we selected three cities in regions with different geographical features that have emerged or lived at the height of certain economic activities occurring in the so-called Brazilian economic cycles. Being the city of Ouro Preto, in the state of Minas Gerais, Amazonas in Manaus and Santos in São Paulo, related to the cycles of Gold, Rubber and Coffee, respectively.

There was evidences that some of these cities suffered interference on the occasion of its urban formations. The Village of Santos, founded in 1543, has spent 300 years in a slow growth process, to a virtual standstill, only in the mid-nineteenth century aroused with the arrival of the coffee economy.

Manaus, founded in 1669, thus more than a century after the city of Santos, also went through a long period of stagnation. In 1800, motivated by profits from the rubber economy, began a process of development.

Ouro Preto, founded in 1798, had its origin near the gold mines in Minas Gerais, therefore, has emerged as a result of economic activities from the gold cycle.

It is understood that the economic impact, which occurred in each of those cities, promoted rapid growth, demographics, expansion and urban infrastructure; as a result, there were major changes in the layout of the original nucleus of the villages, which developed slowly before the economic phenomenon, with the exception of the town of Ouro Preto, which emerged and grew with the gold economy.

**KEYWORDS:** Urban morphology, urban fabric, urban layout, economic activities.





## RÉSUMÉ

Le présent travail vise caractériser l'aménagement urbain des centres anciens des villes brésiliennes, qui ont influencé les activités économiques dans la conception de leurs traits et leurs formes urbaines.

Pour cette étude, nous avons sélectionné trois villes dans régions avec différentes caractéristiques géographiques qui sont apparues ou ont vécu à la hauteur de certaines activités économiques qui se produisent dans les cycles économiques dits brésiliens. Étant la ville d'Ouro Preto, dans l'Etat de Minas Gerais, Manaus en Amazonas et Santos à Sao Paulo, liées aux cycles de l'or, du caoutchouc et du café, respectivement.

Il y a des preuves que certaines de ces villes ont souffert des interférences lors de ses formations urbaines. Le village de Santos, fondée en 1543, a dépensé plus de 300 ans dans un processus de croissance lente, à une quasi-stagnation, uniquement dans le milieu du XIXème siècle suscité par l'arrivée de l'économie caféière.

Manaus, fondée en 1669, donc plus d'un siècle après la ville de Santos, a également vécu une longue période de stagnation. En 1800, motivé par les bénéfices de l'économie gommifère a commencé un processus de développement.

Ouro Preto, fondée en 1798, a eu son origine près des mines d'or en Minas Gerais, par conséquent, a émergé comme un résultat des activités économiques du cycle de l'or. Il est entendu que l'impact économique, qui a eu lieu dans chacune de ces villes, de promouvoir une croissance rapide, la démographie, l'expansion et l'infrastructure urbaine, en conséquence, il ya eu des changements majeurs dans la structure du noyau originel des villages, qui s'est développé lentement avant que le phénomène économique, à l'exception de la ville d'Ouro Preto, qui a émergé et a grandi avec l'économie de l'or.

MOTS-CLÉS: Morphologie urbaine, tissu urbain, aménagement urbain, activités économiques.



## ÍNDICE GERAL

AGRADECIMENTOS.....	VII
RESUMO.....	IX
ABSTRACT.....	XI
RÉSUMÉ.....	XIII
ÍNDICE GERAL.....	XV
<b>CAPÍTULO 1. INTRODUÇÃO .....</b>	<b>1</b>
<b>CAPÍTULO 2. CONTEXTUALIZAÇÃO DA PESQUISA.....</b>	<b>3</b>
<b>2.1. FORMULAÇÕES DO PROBLEMA .....</b>	<b>3</b>
<b>2.2. HIPÓTESE.....</b>	<b>3</b>
<b>2.3. OBJETIVOS .....</b>	<b>3</b>
<b>2.4. JUSTIFICATIVA.....</b>	<b>3</b>
<b>2.5. METODOLOGIA UTILIZADA .....</b>	<b>8</b>
2.5.1. ABORDAGEM METODOLÓGICA .....	8
2.5.2. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS .....	9
<b>2.6. ESTRUTURA DO TRABALHO .....</b>	<b>10</b>
<b>CAPÍTULO 3. REVISÃO DE LITERATURA - O TRAÇADO E A FORMA URBANA.....</b>	<b>13</b>
<b>3.1. A CONSTRUÇÃO DA CIDADE – SÉCULOS XVI - XVIII.....</b>	<b>13</b>
3.1.1. A FORMA URBANA DAS CIDADES PORTUGUESAS.....	13
3.1.2. AS CIDADES CONSTRUÍDAS NO LITORAL (MAR E RIO) .....	17
3.1.3. A PRÁTICA DO PLANEAMENTO MEDIEVAL.....	18
3.1.4. A TOPOGRAFIA E OS TRAÇADOS DAS CIDADES COLONIAIS BRASILEIRAS .....	22
<b>3.2. A INFLUÊNCIA RELIGIOSA NA ESTRUTURAÇÃO URBANA DA CIDADE.....</b>	<b>25</b>
3.2.1. ORDEM TERCEIRA E IRMANDADES .....	25
3.2.2. A IGREJA E AS ORDENS RELIGIOSAS NA ESTRUTURAÇÃO DAS CIDADES .....	27
3.2.3. EDIFÍCIOS RELIGIOSOS, COMO EIXOS DE ESTRUTURAÇÃO URBANA .....	28
3.2.4. A FUNÇÃO RELIGIOSA E O ESPAÇO URBANO .....	29
<b>3.3. A INFLUÊNCIA DAS ATIVIDADES ECONÓMICAS NA FORMA URBANA DAS CIDADES .....</b>	<b>30</b>
3.3.1. ANTECEDENTES A REVOLUÇÃO INDUSTRIAL - O COMÉRCIO INTERFERINDO NA ESTRUTURA DA CIDADE MEDIEVAL.....	30
3.3.2. A CIDADE INDUSTRIAL .....	33
3.3.2.1. Configurações das primeiras vilas operárias.....	34
3.3.2.2. Uma conceção nova da forma urbana da cidade.....	40
3.3.3 A CIDADE MODERNA .....	46
3.3.3.1. Rumo a uma nova configuração Urbana – A carta de Atenas.....	46
3.3.3.2. Traçados urbanos com base na carta de Atenas - Chandigarh e Brasília.....	47
3.3.4. A CONSTITUIÇÃO DE NOVAS FORMAS ESPACIAIS .....	50
3.3.4.1 A transformação urbana e a formação das Megarregiões.....	50
3.3.4.2. A Cidade Mundial e a relação com o espaço urbano .....	53
<b>3.4. A FORMA URBANA COMO CONSEQUÊNCIA DAS ATIVIDADES ECONÓMICAS NA CIDADE BRASILEIRA .....</b>	<b>55</b>
3.4.1. NÚCLEOS URBANOS ORIUNDOS DA ATIVIDADE DE MINERAÇÃO .....	55
3.4.2. A TRANSFORMAÇÃO URBANA MOVIDA PELA ECONOMIA CAFEEIRA .....	57
3.4.3. A ECONOMIA EXTRACTIVISTA DA BORRACHA E A TRANSFORMAÇÃO DA PAISAGEM URBANA .....	58

<b>CAPÍTULO 4. CASOS DE ESTUDO .....</b>	<b>59</b>
<b>4.1. A CIDADE DE OURO PRETO .....</b>	<b>59</b>
4.1.1. O TERRITÓRIO DAS MINAS GERAIS .....	59
4.1.1.1. As cidades mineiras .....	59
4.1.1.2. Início da região de Vila Rica.....	62
4.1.1.2. As primeiras vilas.....	64
4.1.1.3. Nascimento de Vila Rica .....	65
4.1.2. CONFORMAÇÃO DA FORMA URBANA .....	68
4.1.2.1. Características dos traçados urbanos dos arraiais mineiros .....	73
4.1.2.2. Configuração centrípeta – tipo de formação urbana .....	75
4.1.3 OBRAS PÚBLICAS NA ARTICULAÇÃO DO ESPAÇO URBANO .....	80
4.1.4. OS EDIFÍCIOS ESTRUTURADORES DO ESPAÇO URBANO .....	84
4.1.4.1. Os edifícios religiosos como elementos polarizadores .....	84
4.1.4.2. Templos que balizaram o espaço inicial de Vila Rica .....	86
4.1.4.3. Capelas erguidas no auge da exploração aurífera .....	98
4.1.4.4. O espaço urbano e a ocupação religiosa após o ano de 1760 .....	106
4.1.5. INÍCIO DO SÉCULO XIX – A CONSTRUÇÃO DE UMA NOVA VISÃO SOBRE A ANTIGA CAPITAL MINEIRA....	125
4.1.5.1 Vila Rica entra em processo de estagnação .....	125
4.1.5.2 A fase de recuperação económica de Ouro Preto .....	127
<b>4.2. A CIDADE DE MANAUS .....</b>	<b>129</b>
4.2.1. A MANAUS DOS PRIMEIROS SÉCULOS .....	129
4.2.1.1. A origem da cidade de Manaus.....	129
4.2.1.2. Uma visão da paisagem urbana de Manaus entre os anos de 1828 a 1860.....	133
4.2.1.3. Os ditames da natureza e o traçado da capital da província .....	135
4.2.1.4. Configuração da forma urbana e os sistemas naturais.....	138
4.2.2. MANAUS DA BORRACHA .....	141
4.2.2.1. Excedentes da economia aplicados no desenvolvimento urbano .....	141
4.2.2.2. A economia da borracha impondo uma nova arquitetura.....	147
4.2.2.3. Manaus com traços de cidades europeias .....	154
4.2.2.4. A influência estrangeira na construção da cidade .....	159
4.2.2.5. O interesse da elite do látex força a urbanização das margens dos igarapés.....	160
4.2.3. A NOVA MALHA URBANA DE MANAUS .....	161
4.2.3.1. Aterramento e regularização dos cursos d'água.....	161
4.2.3.2. Avenida Eduardo Ribeiro, uma artéria necessária .....	165
4.2.3.3. Manaus e sua recuperação económica a partir dos 60 .....	169
<b>4.3. A CIDADE DE SANTOS.....</b>	<b>171</b>
4.3.1. SANTOS, DA VILA COLONIAL Á CIDADE DO SÉCULO XIX .....	171
4.3.1.1. Santos e seu aspeto colonial .....	171
4.3.1.2. A ferrovia – primeiro passo para a transformação urbana .....	180
4.3.1.3. Modificação no uso do solo urbano – Bairro de Valongo .....	186
4.3.1.4. Os cortiços e a paisagem urbana de Santos .....	191
4.3.1.5. População, epidemia e ordenamento urbano .....	196
4.3.1.6. O processo de demolição e a reurbanização do centro .....	199
4.3.2. A EXPANSÃO URBANA DA CIDADE .....	205
4.3.2.1. A diminuição de adensamento na área central .....	205
4.3.2.2. Vetor de crescimento – centro antigo à barra .....	206
4.3.2.3. Canais no desenvolvimento da malha urbana .....	210
<b>CAPÍTULO 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>215</b>

<b>5.1. A CIDADE DE OURO PRETO .....</b>	<b>215</b>
5.1.2. FORMAÇÃO INICIAL DA ESTRUTURA URBANA DA VILA DE OURO PRETO.....	215
5.1.3. CONSOLIDAÇÃO DA ESTRUTURA URBANA .....	217
<b>5.2. A CIDADE DE MANAUS.....</b>	<b>222</b>
5.2.1. FORMAÇÃO INICIAL DA MALHA URBANA.....	222
5.2.2. TRANSFORMAÇÃO NO TECIDO URBANO.....	223
<b>5.3 A CIDADE DE SANTOS .....</b>	<b>227</b>
5.3.1. FORMAÇÃO INICIAL DA MALHA URBANA.....	227
5.3.2. TRANSFORMAÇÃO NO TECIDO URBANO.....	230
<b>5.4 CONCLUSÃO .....</b>	<b>235</b>
5.4.1. A FORÇA DA ECONOMIA NA TRANSFORMAÇÃO URBANA.....	235
5.4.1.1. A cidade de Ouro Preto .....	235
5.4.1.2. A cidade de Manaus .....	240
5.4.1.3. A cidade de Santos .....	248
5.4.2. O PROCESSO DE TRANSFORMAÇÃO URBANA NAS CIDADES ESTUDADAS .....	254
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>257</b>

## ÍNDICE DE FOTOS

FOTO1 - COLÉGIO DOS JESUÍTAS, SALVADOR, BAHIA, FOTO VICTOR FROND, 1858. ....	26
FOTO 2 - VISTA AÉREA DA VILA NEW LANARK. ....	35
FOTO 3 - VISTA GERAL DA VILA RESIDENCIAL DA VILA DE SALTAIRE .....	35
FOTO 4 - VISTA AÉREA DA SEGUNDA CIDADE-JARDIM CONSTRUÍDA NA INGLATERRA, WELWYN (1920). .....	44
FOTO 5 - VISTA AÉREA DA CIDADE DE NAGOYA. ....	51
FOTO 6 - VISTA AÉREA DA CIDADE DE BANGKOK. ....	52
FOTO 7 - VISTA DE OURO PRETO, ARRAIAL DE NOSSA SENHORA DO PILAR, ABRIL DE 2002. ....	74
FOTO 8 - VISTA DE OURO PRETO, ARRAIAL DE ANTÓNIO DIAS, ABRIL DE 2002. ....	74
FOTO 9 - VISTA PANORÂMICA DE VILA RICA, MOSTRANDO AS CONDIÇÕES TOPOGRÁFICAS DO TERRENO E A ADEQUAÇÃO DOS EDIFÍCIOS. EM PRIMEIRO PLANO A CAPELA DE NOSSA SENHORA DO ROSÁRIO DOS PRETOS (CAQUENTE), AO FUNDO A CAPELA DE SÃO FRANCISCO DE PAULA. ....	78
FOTO 10 - A FUNDO O PALÁCIO DOS GOVERNADORES SITUADO NA PRAÇA TIRADENTES, EM VILA RICA. ACERVO MUSEU DA INCONFIDÊNCIA. ....	80
FOTO 11 - PONTE DOS CONTOS. ....	81
FOTO 12 - CHAFARIZ DE MARÍLIA DE DIRCEU. ....	81
FOTO 13 - PALÁCIO DOS GOVERNADORES CONSTRUÍDO EM 1740. ....	82
FOTO 14 - A CASA DA CÂMARA E CADEIA DE OURO PRETO (ATUAL MUSEU DA INCONFIDÊNCIA). ....	82
FOTO 15 - RUA DIREITA (ATUAL RUA CONDE DE BORDELA) SUBINDO EM DIREÇÃO A PRAÇA TIRADENTES. ....	82
FOTO 16 - RUA DOS QUARTÉIS QUE VAI EM DIREÇÃO AO PALÁCIO DOS GOVERNADORES. ....	82
FOTO 17- CHAFARIZ DA PRAÇA TIRADENTES. ....	83
FOTO 18 - CHAFARIZ DOS CONTOS. ....	83
FOTO 19 - PONTE DE SÃO JOSÉ OU DOS CONTOS (1744).....	83
FOTO 20 - CHAFARIZ DO PASSO DE ANTÓNIO DIAS. FOTO: GRACY LAPORT. ....	83
FOTO 21- IGREJA MATRIZ NOSSA SENHORA DO PILAR DE OURO PRETO, (I: 1730). ....	86
FOTO 22 - IGREJA MATRIZ DE NOSSA SENHORA DA CONCEIÇÃO DE ANTÓNIO DIAS. (I: 1727). ....	89
FOTO 23 - CAPELA DE NOSSA SENHORA DO ROSÁRIO (CAPELA DE PADRE FARIA). (I: 1740). FOTO, PÚBLIO ATHAYDE.....	92
FOTO 24 - CAPELA DE NOSSA SENHORA DO ROSÁRIO DOS PRETOS. (I: 1785). ....	95
FOTO 25 - CAPELA DE SÃO JOSÉ DOS BEM CASADOS. (I: 1753).. ....	98
FOTO 26 - CAPELA DE NOSSA SENHORA DO ROSÁRIO DOS PRETOS DO ALTO DA CRUZ. ....	101
FOTO 27 - CAPELA DE NOSSA SENHORA DO ROSÁRIO DOS PRETOS DO ALTO DA CRUZ. (I: 1720 – T: 1785). ....	101
FOTO 28 - CAPELA DE NOSSA SENHORA DAS MERCÊS E PERDÕES (SÉC. XIX). ....	104
FOTO 29 - CAPELA DE NOSSA SENHORA DOS ANJOS DA ORDEM TERCEIRA DE SÃO FRANCISCO DE ASSIS. (I: 1766).....	107
FOTO 30 - CAPELA DA ORDEM TERCEIRA DE NOSSA SENHORA DO MONTE CARMO. (I: 1776 - 1772). .....	111
FOTO 31 - CAPELA DOS SANTÍSSIMOS CORAÇÕES DE JESUS, MARIA, JOSÉ, SENHOR DE MATOZINHOS. (I: 1778). ....	114
FOTO 32 - CAPELA DE SÃO FRANCISCO DE PAULA. INAUGURADA EM 1804. ....	117

FOTO 33 - CAPELAS DA ORDEM TERCEIRA DE NOSSA SENHORA DAS MERCÊS E MISERICÓRDIA. (I: 1773). .....	120
FOTO 34 - CAPELA DE NOSSA SENHORA DAS DORES DO MONTE CALVÁRIO. (I: FINAL DO SÉCULO XVII). .....	123
FOTO 35 - VISTA AÉREA DA CIDADE DE OURO PRETO. EM DESTAQUE, À ÁREA CORRESPONDENTE AO ANODE1888. ....	128
FOTO 36 - PONTE ROMANA, CONSTRUÍDA EM 1896 NA AV. SETE DE SETEMBRO, SOBRE O IGARAPÉ DE MANAUS. FOTO DA COLEÇÃO, ALLEN MORRISON.....	139
FOTO 37 - PONTE BENJAMIN CONSTANT, CONSTRUÍDA EM 1896 NA AV. SETE DE SETEMBRO, SOBRE O IGARAPÉ DA CACHOEIRINHA. ....	139
FOTO 38 - BONDE CIRCULANDO PELA AVENIDA EDUARDO RIBEIRO, EM DIREÇÃO AO TEATRO AMAZONAS, (1901-1902). ....	145
FOTO 39 - TEATRO AMAZONAS EM CONSTRUÇÃO. PROJETO DO GABINETE PORTUGUÊS DE ENGENHARIA DE LISBOA, - A PLANTA ESTÁ ASSINADA POR JORGE DOS SANTOS E FELIPE MONTEIRO, DATADA DE LISBOA, 4 DE OUTUBRO DE 1882.....	146
FOTO 40 - JARDINS DA PRAÇA DA MATRIZ.....	147
FOTO 41 - JARDINS DA PRAÇA DA CONSTITUIÇÃO (ATUAL HELIODORO BALBI). EM ALMANAQUE DO AMAZONAS, 1908. FONTE: ACERVO DO CCPA - CENTRO CULTURAL POVOS DA AMAZÔNIA. ...	148
FOTO 42 - BONDE CIRCULANDO PELA RUA DO THESOURO (HOJE RUA MONTEIRO DE SOUZA).....	149
FOTO 43 - FOTOGRAFIA DE HUEBNER & AMARAL, VEICULADA SOB FORMATO DE CARTÃO POSTAL, NA PRIMEIRA DÉCADA DO SÉCULO XX. 1896 .....	150
FOTO 45 - O PALACETE SCHOLZ I CONSTRUÍDO EM 1903. RESIDÊNCIA DO COMERCIANTE DA BORRACHA, O ALEMÃO KARL WALDEMAR SCHOLZ. BORRACHA .....	150
FOTO 46 - EDIFÍCIO DA BIBLIOTECA PÚBLICA, CONSTRUÍDA ENTRE 1904 E 1907. INAUGURADA NO DIA 5 DE OUTUBRO DE 1910.....	150
FOTO 44 - PALÁCIO DA JUSTIÇA - A CONSTRUÇÃO DO PALÁCIO DA JUSTIÇA FOI INICIADA EM 1894, PELA FIRMA INGLESA MOERS & MORETON, CONCLUÍDA EM 1900. ....	150
FOTO 47 - EDIFÍCIO DA ALFÂNDEGA DE MANAUS - 1906 .....	151
FOTO 48 - EDIFÍCIO DA PENITENCIARIA PÚBLICA - 1908.....	151
FOTO 50 - MANAUS – VISTA DO PORTO DE MANAUS (ROADWAY FLUCTUANTE DA M.H. LTDA).....	151
FOTO 49 - MERCADO PÚBLICO (HOJE ADOLFO LISBOA), DE ORIGEM INGLESA. INAUGURADO EM 1882. ....	151
FOTO 51 - IGREJA NOSSA SENHORA DOS REMÉDIOS, CONSTRUÍDA EM 1827. ....	153
FOTO 52 - ESTAÇÃO DE BONDE INÍCIO DO SÉCULO XX. FONTE: ACERVO DO CCPA, CENTRO CULTURAL POVOS DA AMAZÔNIA.....	153
FOTO 53 - QUARTEL MILITAR, SITUADO NA PRAÇA DA CONSTITUIÇÃO. ....	153
FOTO 54 - EDIFÍCIO COMERCIAL NO CENTRO DE MANAUS.....	153
FOTO 55 - CINE TEATRO GUARANY. ....	153
FOTO 56 - RUA HENRIQUE MARTINS NO CENTRO DE MANAUS. ....	153
FOTO 57 - VISTA AÉREA DE MANAUS NO INÍCIO DO SÉCULO XX. ....	155
FOTO 58 - TEATRO AMAZONAS EM FINAL DE CONSTRUÇÃO, VISTA DA AV. 10 DE JULHO. ....	156
FOTO 59 - TEATRO AMAZONAS (VISTA DA AV. EDUARDO RIBEIRO). ....	157
FOTO 60 - PALÁCIO DA JUSTIÇA, VISTA DA AV. EDUARDO RIBEIRO. FOTOGRAFIA VEICULADA NO ÁLBUM AMAZONAS: 1901-1902. COLEÇÃO: JORGE HERRÁN.....	157
FOTO 61 - AVENIDA EDUARDO RIBEIRO, PARTE COMERCIAL À ÉPOCA. BONDE CIRCULANDO PELA AVENIDA EDUARDO RIBEIRO, EM DIREÇÃO AO MERCADO E AO CAIS (1901-1902).....	158

FOTO 62 - IGARAPÉ DO ESPÍRITO SANTO ATERRADO PARA DAR PASSO A AV. EDUARDO RIBEIRO.....	162
FOTO 63 - FOTOGRAFIA DE HUEBNER, DÉCADA DE 1870 APRESENTA O IGARAPÉ DO ESPÍRITO SANTO NO SENTIDO SUL, NAS PROXIMIDADES DA PONTE DO ESPÍRITO SANTO (ATUALMENTE O CRUZAMENTO DA AVENIDA .....	164
FOTO 64 - ESTE IGARAPÉ FOI ATERRADO PARA A CONSTRUÇÃO DA AV. FLORIANO PEIXOTO. ....	164
FOTO 65 - RUA LAURO CAVALCANTE, APRESENTA CARACTERÍSTICAS ESTREITAS, E ESTÁ SITUADA NA ÁREA CENTRAL. ....	166
FOTO 66 - RUA JOAQUIM SARMENTO, APRESENTA CARACTERÍSTICAS ESTREITAS, E ESTÁ, SITUADA NA ÁREA CENTRAL. ....	166
FOTO 67 - VISTA DA AVENIDA EDUARDO RIBEIRO, AO FUNDO A DIREITA NOTA-SE O TEATRO AMAZONAS E A ESQUERDA O PALÁCIO DA JUSTIÇA. ....	167
FOTO 68 - A AMPLITUDE E A REGULARIDADE DA AVENIDA EDUARDO RIBEIRO NO SENTIDO NORTE. FOTOGRAFIA DE FIDANZA, VEICULADA NO ÁLBUM AMAZONAS: MANAUS 1901 – 1902.....	168
FOTO 69 - VISTA AÉREA DA CIDADE DE MANAUS. EM DESTAQUE, À ÁREA CORRESPONDENTE AO ANODE1878. ....	171
FOTO 70 - A ESTAÇÃO SÃO PAULO RAILWAY, NO VALONGO, POR VOLTA DE 1905. CARROÇAS AGUARDAM A CHEGADA DO TREM COM A CARGA DE CAFÉ PARA TRANSPORTÁ-LA AOS ARMAZÉNS. ....	184
FOTO 71 - VISTA DA CIDADE NO INÍCIO DO SÉCULO XX. A REGIÃO DO VALONGO COMEÇA A SER OCUPADA POR GRANDES ARMAZÉNS E A POPULAÇÃO MAIS ABASTADAS MUDA PARA A VILA NOVA E PAQUETÁ. ....	185
FOTO 72 - CONSTRUÇÃO DA MURALHA DO PORTO DE SANTOS, FINAL DO SÉCULO XIX.....	186
FOTO 73- TRECHO INICIAL DA AV. CONSELHEIRO NÉBIAS PRÓXIMO AO CAIS NO BAIRRO DO PAQUETÁ POR VOLTA DE 1915. ....	189
FOTO 74- FORMAÇÃO DOS NOVOS VETORES DE CRESCIMENTO URBANO QUE POSSIBILITARAM A OCUPAÇÃO TOTAL DA ILHA E TORNARAM A ÁREA CENTRAL, UM CENTRO EXCLUSIVAMENTE COMERCIAL, DE SERVIÇO E DE HABITAÇÃO AOS OPERÁRIOS DO PORTO. ....	189
FOTO 75 - NESTE POSTAL, VÊ-SE À DIREITA O PRIMEIRO EDIFÍCIO DA ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE SANTOS (ATÉ 1908). IMAGEM: COLEÇÃO LAIRE GIRAUD.....	190
FOTO 76 - CHEGADA DOS ITALIANOS A SANTOS EM 1875 . FOTO: LIVRO <i>CEM ANOS DE COLONIZAÇÃO ITALIANA NO ABC</i> , DE ROBERTO BOTACINI E MARIA SILENE, 1ª EDIÇÃO, 1976, EDITORA COMBRIG, RIBEIRÃO PIRES/SP. ....	192
FOTO 77 - ÁREA DE ATERRO DE OUTEIRINHOS. ....	193
FOTO 78- A PRAÇA, JÁ URBANIZADA E COM O MONUMENTO, E A IGREJA MATRIZ EM FASE DE DEMOLIÇÃO, EM 1908, TENDO EM PRIMEIRO PLANO UM CORETO PROVISÓRIO INSTALADO NA PRAÇA PARA A REALIZAÇÃO DE ALGUMA COMEMORAÇÃO CÍVICA. ....	200
FOTO 79 - INAUGURADO EM 1880, DEVIDO À NECESSIDADE DE AMPLIAÇÃO DAS ATIVIDADES DA REPARTIÇÃO, ESTE EDIFÍCIO FOI DEMOLIDO EM 1928.....	201
FOTO 80- NO FINAL DO SÉCULO XIX, A ALFÂNDEGA E A IGREJA MATRIZ DE SANTOS, QUE SERIA DEMOLIDA EM 1908.....	201
FOTO 81 - LARGO DA COROAÇÃO, ATUAL PRAÇA VISCONDE DE MAUÁ, VENDO-SE O CHAFARIZ INAUGURADO PELO IMPERADOR D.PEDRO II EM 1846. ....	203
FOTO 82 - EM 1912, A PRAÇA VISCONDE DE MAUÁ - ANTIGO LARGO DA COROAÇÃO - APRESENTAVA UM CASARIO QUE DEPOIS CEDEU LUGAR AO PRIMEIRO HORTO MUNICIPAL, ONDE ESTÁ HOJE O PALÁCIO JOSÉ BONIFÁCIO (PAÇO MUNICIPAL).....	203
FOTO 83- POUCO ANTES DE SER DEMOLIDA, A MATRIZ É VISTA - NOS PRIMEIROS ANOS DO SÉCULO XX - DURANTE UMA MISSA CAMPAL, NUM CARTÃO POSTAL DA ÉPOCA.....	203
FOTO 84 - POR VOLTA DE 1907, COMEÇOU A SER FEITA A REMODELAÇÃO DA PRAÇA DA REPÚBLICA. ....	203



FOTO 85- LARGO DO ROSÁRIO. A PRAÇA, EM 1901, MOSTRADA EM CARTÃO POSTAL DA ÉPOCA.....	203
FOTO 86- ANTIGO LARGO DO ROSÁRIO, POR VOLTA DE 1925, APÓS A AMPLIAÇÃO DA PRAÇA COM A DEMOLIÇÃO DO ANTIGO CASARIO, VENDO-SE A IGREJA DO ROSÁRIO ANTES DA REFORMA DE 1930. ....	203
FOTO 87 - VISTA DO TRECHO INICIAL DA AVENIDA CONSELHEIRO NÉBIAS, NO BAIRRO DO PAQUETÁ.	208
FOTO 88 - EM JANEIRO DE 1902, JOSÉ MARQUES PEREIRA PUBLICOU ESTA FOTO DO TRECHO FINAL DA AVENIDA, JUNTO À PRAIA. ....	208
FOTO 89 - O INÍCIO DA AVENIDA ANA COSTA, NA VILA MATHIAS, NA CONFLUÊNCIA COM A RANGEL PESTANA, TENDO EM PRIMEIRO PLANO A GARAGEM DOS BONDES DA CIA. CITY, NO SOPÉ DO MONTE SERRAT.....	209
FOTO 90 - AS PALMEIRAS IMPERIAIS JÁ DOMINAM A AVENIDA, VISTA EM TODA A SUA EXTENSÃO NESTA FOTO DO INÍCIO DA DÉCADA DE 1940. ....	209
FOTO 91- O CARTÃO POSTAL MOSTRA A INAUGURAÇÃO DE UM DOS PRIMEIROS CANAIS, CERCA DE 1907.....	212
FOTO 92- INAUGURAÇÃO DO PRIMEIRO CANAL, DA ENTÃO RUA RANGEL PESTANA, EM 1907, SENDO INCLUÍDA NUM ÁLBUM EDITADO POR VOLTA DE 1910, COM DESCRIÇÕES EM PORTUGUÊS E FRANCÊS.....	212
FOTO 93 – VISTA AÉREA DA CIDADE DE SANTOS. EM DESTAQUE, À ÁREA CORRESPONDENTE AO CENTRO ORIGINAL (1878).....	213

## ÍNDICE DE FIGURAS

FIGURA 1 - MAPA DO BRASIL, DIVIDIDO EM REGIÕES GEOGRÁFICAS. EM DESTAQUE, A LOCALIZAÇÃO DAS TRÊS CIDADES INVESTIGADAS. ....	4
FIGURA 2 – TIPOS DE MALHAS URBANAS. ....	9
FIGURA 3- PLANTA DE OLINDA, DATADA DE 1630, ENCONTRADA EM ALGEMEM RIJKSARCHIEF HAIA (REIS, 2000:83/331). ....	14
FIGURA 4- PLANTA DA VILLA DA VITORIA DE AUTORIA ATRIBUÍDA A JOSÉ ANTÔNIO CALDAS, DATADA DE 1767. VITÓRIA TEM FUNDAÇÃO DATADA DE 1551. ORIGINAL ENCONTRADO NO ARQUIVO DO EXERCITO, RIO DE JANEIRO (REIS, 2000:149/355). ....	15
FIGURA 5 - O TRAÇADO IRREGULAR DAS PRAÇAS DO BRASIL COLONIAL. ....	16
FIGURA 6 - REGULARIDADES DOS TRAÇADOS DA PRAÇA PRINCIPAL EM BUENOS AIRES. ....	16
FIGURA 7- PLANTA DA CIDADE DE SALVADOR DO ATLAS ESTADO DO BRASIL (1631) DE TEIXEIRA ALBERNAZ I. ....	18
FIGURA 8 - DETALHE DO PORTO E BARRA DE PERNAMBUCO, DE JOÃO TEIXEIRA ALBINAS. ....	19
FIGURA 9 - A CIDADE DO RIO DE JANEIRO, DA PLANTA DA CIDADE DE SÃO SEBASTIÃO DO RIO DE JANEIRO (1713). ....	20
FIGURA 10 - VILA DE SABARÁ (MG). ....	20
FIGURA 11 - PLANTA DO NÚCLEO INICIAL DE OLINDA, SEGUNDO JOSÉ LUIZ MOTA MENEZES, EXTRAÍDA DE OCEANOS, Nº 41, 2000, P. 142). ....	22
FIGURA 12 - NÚCLEO INICIAL DA CIDADE DE BELÉM - PRAÇA FORTIFICADA 1616 – 1621. ....	23
FIGURA 13 - ESQUEMA DA EVOLUÇÃO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, SÉCS. XVI-XVII. ....	24
FIGURA 14 - CIDADE DE SÃO LUÍS DO MARANHÃO. PLANTA ANTERIOR A 1647, DE AUTORIA DE GASPAR BARLEAUS. ....	25
FIGURA 15 - PLANTA DA VILA DE SÃO FRANCISCO DAS CHAGAS DE TAUBATÉ, EXECUTADA POR PALLIÈRE EM 1821. ....	27
FIGURA 16 – DESENHO ILUSTRATIVO DE GÊNOVA EM 1493. ....	31
FIGURA 17 – MURALHAS DE UMA CIDADE MEDIEVAL. ....	33
FIGURA 18- PLANTA DA VILA NEW LANARK DE ROBERT OWEN (1817). ....	35
FIGURA 19- PLANO DE VILA DE SALTAIRE DE SIR TITUS SALT (1851). ....	35
FIGURA 20 - ILUSTRAÇÃO DE NEW HARMONY COM AS EDIFICAÇÕES RESIDENCIAIS CONTORNANDO SUA FORMA REGULAR E AS EDIFICAÇÕES QUE COMPLETAVAM SEU PROGRAMA DE NECESSIDADES. ....	36
FIGURA 21 – ILUSTRAÇÃO DO FALANSTÉRIO DE FOURIER: UM EDIFÍCIO REGULAR ONDE SERIA POSSÍVEL DESENVOLVER UM MODO DE PRODUÇÃO E CONSUMO EM QUE OS HOMENS DESENVOLVERIAM SUAS CAPACIDADES DE MANEIRA ADEQUADA E MENOS EGOÍSTA MELHORANDO AS CONDIÇÕES DE VIDA EM SOCIEDADE. ....	37
FIGURA 22 - BOURNVILLE (CONSTRUÍDO A PARTIR DE 1894 PELA FÁBRICA DE CHOCOLATES CADBURY). ....	38
FIGURA 23 - PORT SUNLIGHT (CRIADO A PARTIR DE 1888 PELA INDÚSTRIA DE SABONETES LEVER. ....	38
FIGURA 24 – RADBUM, UMA COMUNIDADE PLANEADA, FOI INICIADA EM 1929, DESENVOLVIDA POR CLARENCE STEIN E HENRY WRIGHT. O CONCEITO DE "CIDADE NOVA" CRESCER A PARTIR DAS COMUNIDADES MAIS ANTIGAS PLANEJADOS NA EUROPA E NO TRABALHO DE EBENEZER HOWARD E GEDDES PATRICK. ....	39
FIGURA 25 - BROMBOROUGH POOL (FUNDADO EM 1853 PELA FÁBRICA DE VELAS E LUBRIFICANTES PRICES'S PATENT CANDLE COMPANY). ....	39
FIGURA 26 - NEW EARSWICK, CONCEBIDO POR UNWIN E PARKER E EDIFICADO A PARTIR DE 1902. .	40

FIGURA 27 - CIDADE LINEAR DE ARTURO SORIA Y MATA. NA ESQUERDA TEMOS O CORTE EM PERFIL DA RUA PRINCIPAL DA CIDADE LINEAR E UM TRECHO DE SUA IMPLANTAÇÃO ENTRE ARAGÓN E CHAMARTIN. À DIREITA UMA FOTOGRAFIA DA LINHA FÉRREA NO CENTRO DA RUA PRINCIPAL, A “COLUNA VERTEBRAL” DA CIDADE, E UMA PERSPETIVA FEITA PELA COMPAÑIA MADRILEÑA DE URBANIZACION. O PROJETO CHEGOU A SER CONCRETIZADO EM MADRI. ....	41
FIGURA 28 - DISTRITO E CENTRO DA CIDADE-JARDIM (SECÇÃO ESQUEMÁTICA).....	42
FIGURA 29 - PLANTA DE LETCHWORTH (1903) – REALIZADA PELO ENGENHEIRO UNWIN SEGUNDO OS DIAGRAMAS DA CIDADE-JARDIM DE EBENEZER HOWARD DE 1898. ....	43
FIGURA 30- CIDADE-JARDIM DE WELWYN, APROXIMADAMENTE A 30 KM DE LONDRES (WELWYN GARDEN CITY), 1920. SEGUNDA CIDADE PROJETADA POR EBENEZER HOWARD.....	45
FIGURA 31- PLANO DA CIDADE INDUSTRIAL, DE TONY GARNIER. ....	46
FIGURA 32 - FIGURA -CROQUI APRESENTADO POR LÚCIO COSTA NO CONCURSO PARA ESCOLHA DO "PLANO PILOTO" DE BRASÍLIA.....	48
FIGURA 33- PLANTA DA CIDADE DE CHANDIGARH (1952-9). ....	49
FIGURA 34 - PLANTA DA VILA DE CHANDIGARH, TAL COMO FOI PLANEJADA. A NEGRO OS EDIFÍCIOS PÚBLICOS E A TRACEJADO OS ESPAÇOS VERDES.....	49
FIGURA 35 - ESTUDO INICIAL DE SYLVIO DE VASCONCELLOS - CROQUI APONTANDO OS ARRAIAIS PIONEIROS EM FASE DE PRÉ-CONSOLIDAÇÃO OS PRIMEIROS CAMINHOS ABERTOS NA REGIÃO. ....	55
FIGURA 36 - OS CAMINHOS DAS TROPAS FORAM SE TORNANDO GRADATIVAMENTE ROTAS DE PASSAGEM E COMÉRCIO .....	56
FIGURA 37 - MAPA DA CAPITANIA DE MINAS GERAIS COM A DIVISÃO EM COMARCAS, 1776. ARQUIVO HISTÓRICO DO EXÉRCITO, RJ.....	60
FIGURA 38 - PLANTA DO LEVANTAMENTO DO ARRAIAL DE TEJUCO, ELABORADA POR ANTÓNIO PINTO DE MIRANDA, 1784, DETALHE DA PARTE CENTRAL. O SÍTIO SE CARACTERIZA PELA ACIDENTADA TOPOGRAFIA, AO LADO DA SERRA DOS CRISTAIS E PELA PRESENÇA DOS CURSOS DE ÁGUA. A MALHA É CONSEQUÊNCIA DA ADAPTAÇÃO AO LOCAL E DO DESENVOLVIMENTO GRADUAL DAS RUAS. ....	61
FIGURA 39 - CROQUI REPRESENTANDO OS CAMINHOS E ARRAIAIS QUE DERAM ORIGEM A VILA RICA. BASEADO EM (VASCONCELLOS,1977).....	63
FIGURA 40 - GRAVURA DO SÉCULO XIX DE AUTORIA DE JOHANN MORITZ RUGENDAS (ELABORADA EM 1820-1825) RETRATANDO UM PANORAMA DA ANTIGA VILA RICA, COM DESTAQUE PARA EXTRAÇÃO DO OURO NAS CATAS. OBSERVA-SE QUE AS CASAS DE MORADA E DE COMÉRCIO FORAM IMPLANTADAS EM LOCAIS MAIS AFASTADAS DESSA ATIVIDADE. NOTAM-SE AS EDIFICAÇÕES SITUADAS PREFERENCIALMENTE EM MEIA-ENCOSTAS (RELATIVAMENTE DISTANTES DOS CURSOS D'ÁGUA) E INTERLIGADAS POR UM CAMINHO PRINCIPAL (ROTA COMERCIAL). CONZEN (2007). ....	64
FIGURA 41 - O CROQUI MOSTRA O PERCURSO DA ESTRADA PRINCIPAL, DESDE CABEÇAS ATÉ O CAMINHO QUE VAI PARA MARIANA EVIDENCIANDO O PERFIL TOPOGRÁFICO DE VILA RICA. ....	66
FIGURA 42 - CROQUI DA PAISAGEM DA VILA NAS PRIMEIRAS DÉCADAS DE OCUPAÇÃO. DESENHO DE FLÁVIA GUERRA SOARES. ....	67
FIGURA 43 - CROQUI DA PAISAGEM DA VILA NO PERÍODO DE 1696 A 1765. DESENHO DE FLÁVIA GUERRA.....	67
FIGURA 44 – CROQUI MOSTRANDO O ADENSAMENTO DOS NÚCLEOS INDEPENDENTES, E ABSORVIDOS PELO "CAMINHO VELHO", DEIXANDO A VILA COM UMA FEIÇÃO LINEAR E ORGÂNICA. DESENHO BASEADO EM (VASCONCELLOS, 1977). ....	68
FIGURA 45 - VISTA DE VILA RICA (OURO PRETO) EM 1920. RETRATADO POR JOÃO EMANUEL POHL THOMAS ENDER. ....	69
FIGURA 46 - A PLANTA DA CIDADE DE OURO PRETO, 1888, MOSTRA A OCUPAÇÃO URBANA AO LONGO DA ESTRADA PRINCIPAL, POR TODA A VILA RICA. (ANEXO 1). ....	70
FIGURA 47 - A FORMA DE OCUPAÇÃO EM ÁREAS TOPOGRAFICAMENTE MAIS ELEVADAS. DESENHO BASEADO EM VASCONCELOS (1977).....	71

FIGURA 48 - LOCALIZAÇÃO DOS DOIS PRINCIPAIS NÚCLEOS QUE DERAM ORIGEM À CIDADE DE VILA RICA (OURO PRETO). “MAPPA DE VILLA RICA”, 1786-1787, DE AUTORIA DE MANOEL RIBEIRO GUIMARÃES, (ANEXO 1).....	72
FIGURA 49 - CROQUI REPRESENTANDO O CAMINHO PRINCIPAL, CRUZANDO TODA VILA RICA, DESDE ARRAIAL DAS CABEÇAS ATÉ PADRE FARIA. ....	75
FIGURA 50- CROQUI REPRESENTANDO O CRESCIMENTO CENTRÍPETO DA VILA. DESENHO BASEADO EM VASCONCELLOS (1977). ....	77
FIGURA 51 - CROQUI MOSTRA A CONFIGURAÇÃO LINEAR DA VILA NO PERÍODO DE 1765 A 1900. ELABORADO POR FLÁVIA GUERRA SOARES COM BASE EM (VASCONCELLOS, 1977). ....	78
FIGURA 52 - CROQUI ESQUEMÁTICO MOSTRANDO OS EIXOS DE CRESCIMENTO DA VILA. ELABORADO POR FLÁVIA GUERRA SOARES COM BASE EM VASCONCELLOS (1977).....	79
FIGURA 53 - DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS TEMPLOS RELIGIOSOS NA PLANTA DA CIDADE DE OURO PRETO, 1888. (ANEXO 2) .....	85
FIGURA 54 - O CROQUI ESQUEMÁTICO MOSTRA A DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS TEMPLOS RELIGIOSOS NAS PROXIMIDADES DA ESTRADA PRINCIPAL E DESTACA A LOCALIZAÇÃO DA IGREJA MATRIZ DE NOSSA SENHORA DO PILAR DE OURO PRETO, E O TRAÇADO URBANO DA ÁREA. ....	87
FIGURA 55 - LOCALIZAÇÃO DA IGREJA MATRIZ NOSSA SENHORA DO PILAR DE OURO PRETO. DETALHE DO “MAPPA DE VILLA RICA”, 1786-1787, (ANEXO 1).....	88
FIGURA 56 - LOCALIZAÇÃO DA IGREJA MATRIZ NOSSA SENHORA DO PILAR DE OURO PRETO. DETALHE DA PLANTA DA CIDADE DE OURO PRETO, 1888. (ANEXO 2). ....	88
FIGURA 57 - O CROQUI ESQUEMÁTICO MOSTRA A DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS TEMPLOS RELIGIOSOS NAS PROXIMIDADES DA ESTRADA PRINCIPAL, DESTACA A LOCALIZAÇÃO DA IGREJA MATRIZ DE NOSSA SENHORA DA CONCEIÇÃO DE ANTÔNIO DIAS E O TRAÇADO URBANO DA REGIÃO. ....	90
FIGURA 58- LOCALIZAÇÃO DA IGREJA MATRIZ NOSSA SENHORA DA CONCEIÇÃO DE ANTÔNIO DIAS. DETALHE DO “MAPPA DE VILLA RICA”, 1786-1787, (ANEXO 1). ....	91
FIGURA 59- LOCALIZAÇÃO DA IGREJA MATRIZ NOSSA SENHORA DO PILAR DE OURO PRETO. DETALHE DA PLANTA DA CIDADE DE OURO PRETO, 1888. (ANEXO 2). ....	91
FIGURA 60 - O CROQUI ESQUEMÁTICO MOSTRA A DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS TEMPLOS RELIGIOSOS NAS PROXIMIDADES DA ESTRADA PRINCIPAL E DESTACA A LOCALIZAÇÃO DA CAPELA DE NOSSA SENHORA DO ROSÁRIO (DOS BRANCOS DO PADRE FARIA) E TRAÇADO URBANO.....	93
FIGURA 61- LOCALIZAÇÃO DA CAPELA DE NOSSA SENHORA DO ROSÁRIO (CAPELA DE PADRE FARIA). DETALHE DO “MAPPA DE VILLA RICA”, 1786-1787, (ANEXO 1). ....	94
FIGURA 62 - LOCALIZAÇÃO DA CAPELA DE NOSSA SENHORA DO ROSÁRIO (CAPELA DE PADRE FARIA). DETALHE DA PLANTA DA CIDADE DE OURO PRETO, 1888. (ANEXO 2).....	94
FIGURA 63 - O CROQUI ESQUEMÁTICO MOSTRA A DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS TEMPLOS RELIGIOSOS NAS PROXIMIDADES DA ESTRADA PRINCIPAL E DESTACA A LOCALIZAÇÃO DA IGREJA MATRIZ DE NOSSA SENHORA DO ROSÁRIO DOS PRETOS E O TRAÇADO URBANO. ....	96
FIGURA 64 - LOCALIZAÇÃO DA CAPELA DE NOSSA SENHORA DO ROSÁRIO. DETALHE DO “MAPPA DE VILLA RICA”, 1786-1787, (ANEXO1). ....	97
FIGURA 65 - LOCALIZAÇÃO DA CAPELA DE NOSSA SENHORA DO ROSÁRIO. DETALHE DA PLANTA DA CIDADE DE OURO PRETO, 1888, (ANEXO 2).....	97
FIGURA 66 - O CROQUI ESQUEMÁTICO MOSTRA A DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS TEMPLOS RELIGIOSOS NAS PROXIMIDADES DA ESTRADA PRINCIPAL E DESTACA A LOCALIZAÇÃO DA CAPELA DE SÃO JOSÉ DOS BEM CASADOS. ....	99
FIGURA 67- LOCALIZAÇÃO DA CAPELA DE SÃO JOSÉ DOS BEM CASADOS. DETALHE DO “MAPPA DE VILLA RICA”, 1786-1787, DE AUTORIA DE MANOEL RIBEIRO GUIMARÃES, (ANEXO 1).....	100
FIGURA 68- LOCALIZAÇÃO DA CAPELA DE SÃO JOSÉ DOS BEM CASADOS. DETALHE DA PLANTA DA CIDADE DE OURO PRETO, 1888, (ANEXO 2).....	100

FIGURA 69 -- O CROQUI ESQUEMÁTICO MOSTRA A DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS TEMPLOS RELIGIOSOS NAS PROXIMIDADES DA ESTRADA PRINCIPAL E DESTACA A LOCALIZAÇÃO DA CAPELA DE NOSSA SENHORA DO ROSÁRIO DO ALTO DA CRUZ E O TRAÇADO URBANO.....	101
FIGURA 70- LOCALIZAÇÃO DA NOSSA SENHORA DO ROSÁRIO DOS PRETOS DO ALTO DA CRUZ DE PADRE FARIA. DETALHE DO “MAPPA DE VILLA RICA”, 1786-1787. (ANEXO 1). ....	102
FIGURA 71- LOCALIZAÇÃO CAPELA DA DE NOSSA SENHORA DO ROSÁRIO DOS PRETOS DO ALTO DA CRUZ DE PADRE FARIA. DETALHE DA PLANTA DA CIDADE DE OURO PRETO, 1888. (ANEXO 2). ....	103
FIGURA 72 - O CROQUI ESQUEMÁTICO MOSTRA A DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS TEMPLOS RELIGIOSOS NAS PROXIMIDADES DA ESTRADA PRINCIPAL E DESTACA A LOCALIZAÇÃO DA CAPELA DE NOSSA SENHORA DAS MERCÊS E PERDÕES. ....	105
FIGURA 73- LOCALIZAÇÃO CAPELA DE NOSSA SENHORA DAS MERCÊS E PERDÕES. DETALHE DO “MAPPA DE VILLA RICA”, 1786-1787. (ANEXO 1). ....	106
FIGURA 74- LOCALIZAÇÃO DA CAPELA DE NOSSA SENHORA DAS MERCÊS E PERDÕES. DETALHE DA PLANTA DA CIDADE DE OURO PRETO, 1888. (ANEXO 2). ....	106
FIGURA 75 - O CROQUI ESQUEMÁTICO MOSTRA A DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS TEMPLOS RELIGIOSOS NAS PROXIMIDADES DA ESTRADA PRINCIPAL E DESTACA A LOCALIZAÇÃO DA CAPELA DE NOSSA SENHORA DOS ANJOS DA ORDEM TERCEIRA DE SÃO FRANCISCO DE ASSIS E O TRAÇADO URBANO. ....	108
FIGURA 76- LOCALIZAÇÃO CAPELA DE NOSSA SENHORA DOS ANJOS DA ORDEM TERCEIRA DE SÃO FRANCISCO DE ASSIS. DETALHE DO “MAPPA DE VILLA RICA”, 1786-1787. (ANEXO 1). ....	109
FIGURA 77- LOCALIZAÇÃO DA CAPELA DE NOSSA SENHORA DOS ANJOS DA ORDEM TERCEIRA DE SÃO FRANCISCO DE ASSIS. DETALHE DA PLANTA DA CIDADE DE OURO PRETO, 1888. (ANEXO 2)....	110
FIGURA 78 - O CROQUI ESQUEMÁTICO MOSTRA A DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS TEMPLOS RELIGIOSOS NAS PROXIMIDADES DA ESTRADA PRINCIPAL E DESTACA A LOCALIZAÇÃO CAPELA DE NOSSA SENHORA DO CARMO E TRAÇADO URBANO.....	111
FIGURA 79- LOCALIZAÇÃO DA CAPELA DA ORDEM TERCEIRA DE NOSSA SENHORA DO MONTE CARMO. DETALHE DO “MAPPA DE VILLA RICA”, 1786-1787. (ANEXO 1). ....	112
FIGURA 80- LOCALIZAÇÃO DA CAPELA DA ORDEM TERCEIRA DE NOSSA SENHORA DO MONTE CARMO. DETALHE DA PLANTA DA CIDADE DE OURO PRETO, 1888. (ANEXO 2).....	113
FIGURA 81 - O CROQUI ESQUEMÁTICO MOSTRA A DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS TEMPLOS RELIGIOSOS NAS PROXIMIDADES DA ESTRADA PRINCIPAL E DESTACA A LOCALIZAÇÃO CAPELA SANTÍSSIMOS CORAÇÕES DE JESUS, MARIA, JOSÉ, SENHOR DE MATOZINHOS, SÃO MIGUEL E ALMAS E O TRAÇADO URBANO. ....	114
FIGURA 82 - LOCALIZAÇÃO DA CAPELA SANTÍSSIMOS CORAÇÕES DE JESUS, MARIA, JOSÉ, SENHOR DE MATOZINHOS. DETALHE DO “MAPPA DE VILLA RICA”, 1786-1787. (ANEXO 1). ....	115
FIGURA 83 - LOCALIZAÇÃO DA CAPELA SANTÍSSIMOS CORAÇÕES DE JESUS, MARIA, JOSÉ, SENHOR DE MATOZINHOS. DETALHE DA PLANTA DA CIDADE DE OURO PRETO, 1888. (ANEXO 2).....	116
FIGURA 84 - O CROQUI ESQUEMÁTICO MOSTRA A DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS TEMPLOS RELIGIOSOS NAS PROXIMIDADES DA ESTRADA PRINCIPAL E DESTACA A LOCALIZAÇÃO DA CAPELA DE SÃO FRANCISCO DE PAULA E O TRAÇADO URBANO.....	117
FIGURA 85 - LOCALIZAÇÃO DA CAPELA DA ORDEM TERCEIRA DE SÃO FRANCISCO DE PAULA. DETALHE DO “MAPPA DE VILLA RICA”, 1786-1787. (ANEXO 1).....	118
FIGURA 86- LOCALIZAÇÃO DA CAPELA DA ORDEM TERCEIRA DE SÃO FRANCISCO DE PAULA. DETALHE DA PLANTA DA CIDADE DE OURO PRETO, 1888. (ANEXO 2). ....	119
FIGURA 87 - O CROQUI ESQUEMÁTICO MOSTRA A DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS TEMPLOS RELIGIOSOS NAS PROXIMIDADES DA ESTRADA PRINCIPAL E DESTACA A LOCALIZAÇÃO DA CAPELA DA ORDEM TERCEIRA DE NOSSA SENHORA DAS MERCÊS E MISERICÓRDIA E O TRAÇADO URBANO.....	120
FIGURA 88 - LOCALIZAÇÃO DA CAPELA DE NOSSA SENHORA DAS MERCÊS E MISERICÓRDIA. (ANEXO 1). ....	121

FIGURA 89- LOCALIZAÇÃO CAPELA DE NOSSA SENHORA DAS MERCÊS E MISERICÓRDIA. DETALHE DA PLANTA DA CIDADE DE OURO PRETO, 1888. (ANEXO 2). .....	122
FIGURA 90 - O CROQUI ESQUEMÁTICO MOSTRA A DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS TEMPLOS RELIGIOSOS NAS PROXIMIDADES DA ESTRADA PRINCIPAL E DESTACA A LOCALIZAÇÃO DA CAPELA DE NOSSA SENHORA DAS DORES DO MONTE CALVÁRIO E O TRAÇADO URBANO.....	123
FIGURA 91- LOCALIZAÇÃO DA CAPELA DE NOSSA SENHORA DAS DORES DO MONTE CALVÁRIO. DETALHE DO “MAPPA DE VILLA RICA”, 1786-1787. (ANEXO 1). .....	124
FIGURA 92- LOCALIZAÇÃO DA CAPELA DE NOSSA SENHORA DAS DORES DO MONTE CALVÁRIO. DETALHE DA PLANTA DA CIDADE DE OURO PRETO, 1888. (ANEXO 2).....	125
FIGURA 93 - RUÍNAS DO FORTE DENOMINADO DE SÃO JOSÉ DA BARRA DO RIO NEGRO. ....	129
FIGURA 94 - XILOGRAVURA QUE ILUSTRA A OBRA VOYAGE A TRAVERS L’AMERIQUE DU SUD DE L’OCÉAN PACIFIQUE A L’OCÉAN ATLANTIQUE PAR PAUL MARCOY, EM 1669. A GRAVURA ENCONTRA-SE ASSINADA PELOS GRAVADORES RIOU E A BERTRAND E SE REFERE À ENTRADA DA CIDADE NO SENTIDO NORTE, DESTACANDO O IGARAPÉ DO ESPÍRITO SANTO. ....	130
FIGURA 95 - CROQUI ESQUEMÁTICO DESTACANDO O NÚCLEO CENTRAL DA CIDADE E OS IGARAPÉS QUE O LIMITAVA. A FIGURA TEM COMO BASE A PLANTA CROQUI DO ANO DE 1852 (ANEXO 4). ....	131
FIGURA 96 - CROQUI ESQUEMÁTICO, DESTACANDO AS PRIMEIRAS RUAS, EDIFÍCIOS PÚBLICOS E LARGOS EXISTENTES A ÉPOCA. A FIGURA TEM COMO BASE A PLANTA CROQUI DO ANO DE 1844 (ANEXO 3). ....	132
FIGURA 97 - CROQUI ESQUEMÁTICO, DESTACANDO A EXPANSÃO DA CIDADE EM RELAÇÃO AO PERÍODO DE 1852. A FIGURA TEM COMO BASE A PLANTA DO ANO DE 1879 (ANEXO 5). ....	133
FIGURA 98- MANAUS EM 1865 SEGUNDO ELIZABETH AGASSI. ....	135
FIGURA 99- PLANTA DA CIDADE DE MANAUS, MARGEM DO RIO NEGRO, NO AMAZONAS. DESENHO DE 1844, DA ENGENHARIA MILITAR. ....	136
FIGURA 100 - CROQUI ESQUEMÁTICO DESTACANDO OS IGARAPÉS COMO NÍTIDOS OBSTÁCULOS À EXPANSÃO DA MALHA URBANA DA CIDADE. A FIGURA TEM COMO BASE A PLANTA CROQUI DO ANO DE 1852 (ANEXO 4). ....	137
FIGURA 101- CROQUI ESQUEMÁTICO DESTACANDO A SEQUÊNCIA LINEAR DOS QUATROS TABULEIROS SEPARADO PELOS IGARAPÉS. A FIGURA TEM COMO BASE A PLANTA CROQUI DO ANO DE 1852 (ANEXO 4). ....	138
FIGURA 102 - PLANTA DA CIDADE DA BARRA DO RIO NEGRO. DE 1844, COPIADA PELO CAPITÃO JOÃO PEDRO DE GUSMÃO EM 1853. ACERVO DO ARQUIVO HISTÓRICO DO MINISTÉRIO DO EXÉRCITO. RIO DE JANEIRO. (IMAGEM REALÇADA). ....	140
FIGURA 103 - PLANTA DA CIDADE DE MANAUS DO ARQUIVO MILITAR, ASSINADA COM A DATA DE 26 DE FEVEREIRO DE 1879, COPIADA PELO CAPITÃO TENENTE RAPHAEL LOPES ARAÚJO. ACERVO DO ARQUIVO HISTÓRICO DO EXÉRCITO. RIO DE JANEIRO. (IMAGEM REALÇADA). ....	140
FIGURA 104- CROQUI ESQUEMÁTICO CONTENDO ATERROS E PONTES CONSTRUÍDAS SOBRE IGARAPÉS COM O OBJETIVO DE VENCER OBSTÁCULOS AO CRESCIMENTO DA CIDADE. A FIGURA TEM COMO BASE A PLANTA DO ANO DE 1903 (ANEXO 6). ....	141
FIGURA 105 - CROQUI ESQUEMÁTICO MOSTRANDO O DESLOCAMENTO DA REGIÃO DE SÃO VICENTE, NUMA SEQUENCIA LINEAR EM DIREÇÃO AO BAIRRO DOS REMÉDIOS. A FIGURA TEM COMO BASE A PLANTA CROQUI DO ANO DE 1852 (ANEXO 4). ....	142
FIGURA 106 - CROQUI ESQUEMÁTICO MOSTRANDO O LENTO CRESCIMENTO DA CIDADE. EM DESTAQUE A ÁREA CORRESPONDENTE AO ANO DE 1852 SOBRE O MAPA DE 1879. A FIGURA TEM COMO BASE A PLANTA CROQUI DO ANO DE 1879 (ANEXO 5). ....	143
FIGURA 107 - DESENHO MOSTRANDO PARCIALMENTE A FRENTE DE MANAUS, TALVEZ EXECUTADO NA SEGUNDA VIAGEM DE ORTON, EM 1873, JÁ APRESENTANDO O TRABALHO DE ATERRO DOS ALAGADOS DA PRAÇA DA IMPERATRIZ. NOTE-SE O CONJUNTO DE EMBARCAÇÕES IDEALIZADO PARA REPRESENTAR OS VÁRIOS TIPOS DELAS, USADAS À ÉPOCA. ....	144

FIGURA 108- CROQUI ESQUEMÁTICO MOSTRANDO A DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DE EDIFÍCIOS MONUMENTAIS CONSTRUÍDOS NA FASE ÁUREA DA BORRACHA. A FIGURA TEM COMO BASE A PLANTA DO ANO DE 1903 (ANEXO 6). .....	152
FIGURA 109 - MANAUS – VISTA DA PRAÇA RIACHUELLO E DA PONTE DO ESPÍRITO SANTO. O LOCAL CORRESPONDE ATUALMENTE AO CRUZAMENTO DA AVENIDA SETE DE SETEMBRO. DESENHO DE TAYLOR, A PARTIR DE UMA FOTOGRAFIA.....	154
FIGURA 110- CROQUI ESQUEMÁTICO MOSTRANDO A DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DAS OBRAS REALIZADAS DESDE A FUNDAÇÃO DA VILA ATÉ O ANO DE 1910. A FIGURA TEM COMO BASE A PLANTA DO ANO DE 1903 (ANEXO 6). .....	159
FIGURA 111- CARTA CADASTRAL DE MANAUS (GOVERNO DE EDUARDO RIBEIRO) COM ÊNFASE PARA O MODELO TABULEIRO DE XADREZ DA ESTRUTURA URBANA DA CIDADE.....	163
FIGURA 112 - CROQUI ESQUEMÁTICO FEITO COM BASE NO MAPA CADASTRAL DE 1903, (ANEXO 6), MOSTRANDO OS LOCAIS ONDE EXISTIAM IGARAPÉS QUE FORAM ATERRADOS PARA DAR LUGAR AS AVENIDAS EDUARDO RIBEIRO, GETÚLIO VARGAS, FLORIANO PEIXOTO E A PRAÇA XV DE NOVEMBRO. ....	165
FIGURA 113- VISTA PANORÂMICA DA BARRA, DA TORRE DA CAPELA DE NOSSA SENHORA DOS REMÉDIOS. AO FUNDO A ESQUERDA AS RUÍNAS DA FORTALEZA DE SÃO JOSE DO RIO NEGRO.M. PAUL MARCOY, 1840-1860. ....	166
FIGURA 114- CROQUI ESQUEMÁTICO DESTACANDO AS AVENIDAS EPAMINONDAS, EDUARDO RIBEIRO E GETÚLIO VARGAS. A FIGURA TEM COMO BASE NO MAPA CADASTRAL DE 1903, (ANEXO 6).....	169
FIGURA 115 - CASA DA CÂMARA E CADEIA DE 1697, AINDA EXISTENTE NA VILA DE SANTOS DO INÍCIO DO SÉCULO XIX, EM TELA DO PINTOR BENEDITO CALIXTO. ....	172
FIGURA 116 - A IGREJA MATRIZ DE SANTOS, DEMOLIDA A 6 DE JANEIRO DE 1908. CONSTRUÍDA EM 1734.....	172
FIGURA 117 - A CASA DO TREM BÉLICO E, AO FUNDO O OUTEIRO E A CAPELA DE SANTA CATARINA, EM QUADRO DE BENEDITO CALIXTO. CONSTRUÍDO EM 1712. ....	172
FIGURA 118 - IGREJA DO CONVENTO DE SANTO ANTÔNIO DO VALONGO (EM 1840, AO COMPLETAR O SEU SEGUNDO CENTENÁRIO). ....	172
FIGURA 119 - VILA DE SANTOS, 1765- BENEDITO CALIXTO ( ANEXO 7). NÚCLEO INICIAL DE OCUPAÇÃO, NELA IDENTIFICAMOS OS QUARTÉIS E VALONGO. ....	173
FIGURA 120 - VISÃO GERA DA VILA DE SANTOS. ....	174
FIGURA 121 - SEÇÃO 1, VISTA GERAL DO DETALHE DA VILA DE SANTOS.....	174
FIGURA 122 - SEÇÃO 2, VISTA GERAL DO DETALHE DA VILA DE SANTOS.....	174
FIGURA 123 - SEÇÃO 3, VISTA GERAL DO DETALHE DA VILA DE SANTOS.....	175
FIGURA 124 - SEÇÃO 4, VISTA GERAL DO DETALHE DA VILA DE SANTOS.....	175
FIGURA 125 - CROQUI ESQUEMÁTICO TENDO COMO BASE O MAPA DA VILA DE SANTOS EM 1765 – BENEDITO CALIXTO ( ANEXO 7). ....	177
FIGURA 126 - CROQUI ESQUEMÁTICO TENDO COMO BASE O PLANTA DA VILA DE SANTOS EM 1822 – (ANEXO 8). ....	178
FIGURA 127 - AFRESCO DE BENEDITO CALIXTO RETRATANDO SANTOS EM 1822. ....	179
FIGURA 128 - SANTOS EM 1865, COM DESTAQUE PARA O CASARIO COLONIAL. ....	180
FIGURA 129 - FEITA POR JULES MARTIN E REPRODUZIDA EM BICO-DE-PENA PELO DESENHISTA SANTISTA LAURO RIBEIRO DE SOUZA, TINHA O OBJETIVO DE DIVULGAÇÃO TURÍSTICA, MAS COM O TEMPO SE TORNOU TAMBÉM UM DOCUMENTO DE INTERESSE HISTÓRICO. ....	182
FIGURA 130 – SANTOS RETRATADA POR BENEDITO CALIXTO NO FINAL DO SÉCULO XIX.....	183
FIGURA 131 - CROQUI ESQUEMÁTICO MOSTRANDO O DESLOCAMENTO DA POPULAÇÃO PARA NOVOS BAIRROS. A FIGURA TEM COMO BASE A PLANTA DA VILA DE SANTOS EM 1878 - JULES MARTIN (ANEXO 9). ....	185

FIGURA 132 - CROQUI ESQUEMÁTICO MOSTRANDO O CRESCIMENTO DE SANTOS. A FIGURA TEM COMO BASE A PLANTA DA VILA DE SANTOS EM 1822 - ( ANEXO 8). .....	187
FIGURA 133- CROQUI ESQUEMÁTICO MOSTRANDO A TRANSPOSIÇÃO DO CENTRO RUMO A PAQUETÁ. A FIGURA TEM COMO BASE A PLANTA DA VILA DE SANTOS EM 1822 - ( ANEXO 8). .....	188
FIGURA 134 - CROQUI ESQUEMÁTICO, MOSTRANDO A ÁREA CORRESPONDENTE A CONCENTRAÇÃO DE ATIVIDADES DE NEGÓCIOS. ....	190
FIGURA 135 - CROQUI ESQUEMÁTICO DESTACANDO AS LARGAS AVENIDAS. A FIGURA TEM COMO BASE A PLANTA DE SANTOS, 1878 JULES MARTIN ( ANEXO 9). ....	191
FIGURA 136 - EVOLUÇÃO DOS DOMICÍLIOS ENCORTIÇADOS EM SANTOS. CORTIÇOS EXISTENTES NA CIDADE DE SANTOS ENTRE 1880 E 1889. RELATÓRIOS DA CÂMARA MUNICIPAL DE SANTOS: 1891/ 1893. ....	195
FIGURA 137 - PLANTA DE EXPANSÃO DA CIDADE, REALIZADA PELA CÂMARA MUNICIPAL, 1893. A EXPANSÃO URBANA SE DARIA EM UMA MALHA XADREZ, COM ALGUMAS QUADRAS DE LAZER ESPALHADAS ALEATORIAMENTE PELO INTERIOR DA ILHA NÃO HÁ DIFERENCIAÇÃO ENTRE A MALHA PREVISTA PARA A CIDADE E PARA O PORTO. ....	197
FIGURA 138 - ÁREA DO OUTEIRO DE SANTA CATARINA, INTERVENÇÃO EM FUNÇÃO DO TRÁFEGO. ....	199
FIGURA 139 - LOCALIZAÇÃO DE EDIFÍCIOS E PRAÇAS, COM DATAS DE CONSTRUÇÃO, MODIFICAÇÃO E DEMOLIÇÃO. ....	204
FIGURA 140 - CROQUI ESQUEMÁTICO MOSTRANDO OS ESPAÇOS VAZIOS ENTRE O CENTRO ANTIGO E A BARRA, ASSIM COMO, A ÁREA DE PRAIA. DESENHO BASEADO NO MAPA DE SANTOS, DE 1903 – COMISSÃO SANITÁRIA (ANEXO 10). ....	206
FIGURA 141 - CROQUI ESQUEMÁTICO DESTACANDO AS AVENIDAS, CONSELHEIRO NÉBIAS E ANA COSTA, FAZENDO A LIGAÇÃO DO CENTRO COM A BARRA. DESENHO BASEADO NO MAPA DE SANTOS, DE 1903 – COMISSÃO SANITÁRIA (ANEXO 10). ....	207
FIGURA 142 - CROQUI ESQUEMÁTICO MOSTRANDO LOCAIS DOS FUTUROS BAIRROS, CRIADOS NO VAZIO AO LONGO DAS VIAS PRINCIPAIS. DESENHO BASEADO NO MAPA DE SANTOS, DE 1903 – COMISSÃO SANITÁRIA ( ANEXO 10). ....	210
FIGURA 143 - PLANTA DE EXPANSÃO URBANA PROPOSTA POR SATURNINO DE BRITO EM 1910. RETIRADA DO SITE NOVOMILENIO (ANEXO 11). EM DESTAQUE VÁRIOS PERÍODOS DE CRESCIMENTO URBANO. EDITADO PELO AUTOR. ....	211
FIGURA 144 - CROQUI MOSTRANDO OS PRINCIPAIS NÚCLEOS MINEIROS QUE DERAM ORIGEM AO PROCESSO DE FORMAÇÃO URBANA DA VILA DE OURO PRETO, EVIDENCIANDO AS SUAS RELAÇÕES COM A ESTRADA PRINCIPAL. DESENHO BASEADO EM VASCONCELLOS (1977). ....	216
FIGURA 145 – CROQUI REPRESENTANDO O PROCESSO DE CONURBAÇÃO CENTRÍPETA DA VILA RICA AO LONGO DA ESTRADA CENTRAL. DESENHO BASEADO EM VASCONCELLOS (1977). ....	216
FIGURA 146 - CORTE ESQUEMÁTICO MOSTRANDO OS TRÊS PRINCIPAIS MORROS DA VILA DE OURO PRETO. DESENHO BASEADO EM VASCONCELLOS (1977). ....	217
FIGURA 147 - CROQUI REPRESENTANDO O PROCESSO DE CONURBAÇÃO CENTRÍFUGA NA ÁREA CENTRAL DA VILA. DESENHO BASEADO EM VASCONCELLOS (1977). ....	217
FIGURA 148 - O CROQUI MOSTRA A DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS EDIFÍCIOS RELIGIOSOS DA CIDADE DE OURO PRETO. DESENHO ELABORADO A PARTIR DA PLANTA DA CIDADE DE OURO PRETO, DE 1888 (ANEXO 2). ....	218
FIGURA 149 - O CROQUI DESTACA OS EDIFÍCIOS RELIGIOSOS CRIADOS NOS ARRAIAIS QUE SURGIRAM JUNTO AOS CÓRREGOS. DESENHO ELABORADO A PARTIR DA PLANTA DA CIDADE DE OURO PRETO, DE 1888 (ANEXO 2). ....	219
FIGURA 150 – O DETALHE DO “MAPPA DE VILLA RICA”, 1786-1787, (ANEXO 1), CONFIRMA A EXISTÊNCIA DO CÓRREGO DE ANTÔNIO DIAS, PRÓXIMO DA CAPELA DE PADRE FARIA. ....	219
FIGURA 151 - DESTAQUE DOS EDIFÍCIOS RELIGIOSOS CONSTRUÍDOS ENTRE 1760 E 1804, NAS MEIA-ENCOSTAS E MAIS DISTANTES DOS RIBEIROS. A FIGURA TEM COMO BASE A PLANTA DA CIDADE DE OURO PRETO, 1888 (ANEXO 2). ....	220



FIGURA 152 - CROQUI DESTACANDO OS EDIFÍCIOS RELIGIOSOS CONSTRUÍDOS MAIS AFASTADOS DA ESTRADA CENTRAL ENTRE 1760 E 1804. A FIGURA TEM COMO BASE A PLANTA DA CIDADE DE OURO PRETO, 1888. (ANEXO 2).	220
FIGURA 153 - OCUPAÇÃO DO CASARIO AO LONGO DA ESTRADA CENTRAL, EVIDENCIANDO OS PRINCIPAIS EDIFÍCIOS RELIGIOSOS QUE BALIZARAM A ESTRUTURA URBANA DE OURO PRETO. A FIGURA TEM COMO BASE O DESENHO DE FLÁVIA GUERRA SOARES, RETIRADO DE (SALGADO, 2010), E ALTERADO PELO AUTOR.	221
FIGURA 154 – DETALHE DO TRAÇADO IRREGULAR DAS RUAS EM TORNO DA PRAÇA. A FIGURA TEM COMO BASE A PLANTA DA CIDADE DE OURO PRETO, 1888 - (ANEXO 2).	221
FIGURA 155 - CONFORMAÇÃO URBANA DA CIDADE DE MANAUS, EVIDENCIANDO OS PRINCIPAIS EDIFÍCIOS E ORIENTAÇÕES DE RUAS. A FIGURA TEM COMO BASE A PLANTA DA VILA DE MANAUS, 1844 – (ANEXO 3).	222
FIGURA 156 - VETORES DE CRESCIMENTO EM PERÍODOS DIFERENTE, DESTACANDO A ÁREA CORRESPONDENTE AO ANO DE 1852, SOBRE O MAPA DA CIDADE DE 1879. A FIGURA TEM COMO BASE A PLANTA DE 1879 - (ANEXO 5).	223
FIGURA 157 - TRANSFORMAÇÃO NO TRAÇADO URBANO DE MANAUS ATRAVÉS DOS ATERROS DE IGARAPÉS. A FIGURA TEM COMO BASE A PLANTA DE 1903 - (ANEXO 6).	224
FIGURA 158 – IGARAPÉS ATERRADOS E PONTES CONSTRUÍDAS NO INÍCIO DO SÉCULO XX. A FIGURA TEM COMO BASE A PLANTA DE 1903 - (ANEXO 6).	225
FIGURA 159 - DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS ELEMENTOS ESTRUTURADORES E POLARIZADORES NA MALHA URBANA DA CIDADE DE MANAUS, DESTACANDO AS PRINCIPAIS AVENIDAS DA ÉPOCA. A FIGURA TEM COMO BASE A PLANTA DE 1903 - (ANEXO 6).	226
FIGURA 160- CROQUI ESQUEMÁTICO MOSTRANDO A FORMAÇÃO INICIAL DA VILA.	227
FIGURA 161 - O CROQUI ESQUEMÁTICO DESTACA O SENTIDO DE CRESCIMENTO DA VILA E EVIDENCIA OS PRINCIPAIS EDIFÍCIOS EXISTENTES A ÉPOCA. A FIGURA TEM COMO BASE A PLANTA DA VILA DE SANTOS EM 1765 - BENEDITO CALIXTO - (ANEXO 7).	228
FIGURA 162- DETALHES ESQUEMÁTICOS CARACTERIZANDO O TRAÇADO URBANO DOS DOIS NÚCLEOS INICIAIS DA VILA. A FIGURA TEM COMO BASE A PLANTA DA VILA DE SANTOS EM 1765 - BENEDITO CALIXTO - (ANEXO 7).	229
FIGURA 163 - O CROQUI ESQUEMÁTICO MOSTRA A SUPERPOSIÇÃO DE DOIS PERÍODOS DA VILA, CORRESPONDENTES AOS ANOS DE 1765 E 1822 – (ANEXO 8).	230
FIGURA 164 – O CROQUI MOSTRA O SENTIDO DE DESLOCAMENTO DA CLASSE MAIS RICA QUE RESIDIA EM VALONGO, PARA O BAIRRO DE PAQUETÁ. A FIGURA TEM COMO BASE A PLANTA DE SANTOS, 1878 - JULES MARTIN - (ANEXO 9).	231
FIGURA 165 – O CROQUI MOSTRA A SAÍDA DA CLASSE MAIS ABASTADA EM RUMO A AO BAIRRO DE VILA NOVA, E A ENTRADA DOS OPERÁRIOS NO BAIRRO DE PAQUETÁ. A FIGURA TEM COMO BASE A PLANTA DA CIDADE DE SANTOS, 1916 - (ANEXO 12).	231
FIGURA 166 – O CROQUI MOSTRA UMA VISÃO GERAL DO TECIDO URBANO DA CIDADE DE SANTOS, COM DESTAQUE PARA AS INTERVENÇÕES URBANAS DA ÉPOCA. A FIGURA TEM COMO BASE A PLANTA DE SANTOS, 1878 – JULES MARTIN - (ANEXO 9).	233
FIGURA 167 – O ESQUEMA MOSTRA A MALHA URBANA DA CIDADE DE SANTOS EM PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO, E EVIDENCIA OS PRINCIPAIS VETORES DE CRESCIMENTO URBANO. A FIGURA TEM COMO BASE A PLANTA DA CIDADE DE SANTOS, 1916 – (ANEXO 12).	234
FIGURA 168 - CROQUI ESQUEMÁTICO MOSTRANDO A FORMA LINEAR E O TRAÇADO URBANO DA CIDADE DE OURO PRETO. A FIGURA TEM COMO BASE A PLANTA DA CIDADE DE OURO PRETO, 1888. (ANEXO 2).	238
FIGURA 169 – OS DETALHES MOSTRAM AS CARACTERÍSTICAS LABIRÍNTICAS DA MALHA URBANA DA CIDADE DE OURO PRETO. A FIGURA TEM COMO BASE A PLANTA DA CIDADE DE OURO PRETO, 1888 – (ANEXO 2).	239

FIGURA 170 - ÁREA URBANA DE MANAUS, EM DESTAQUE AS REGIÕES DE MAIOR E MENOR ADENSAMENTO OCUPACIONAL. PLANTA DA CIDADE DE MANAUS, 1879 (ANEXO 5). EDITADO PELO AUTOR.....	244
FIGURA 171 - EM DESTAQUE A ÁREA URBANA DE MANAUS, CORRESPONDENTE AO ANO DE 1879, SOBRE A PLANTA DA CIDADE DE MANAUS DE 1903 (ANEXO 6). EDITADO PELO AUTOR.....	244
FIGURA 172 – CROQUI MOSTRANDO A MALHA URBANA DA CIDADE, DESTACANDO QUATRO ÁREAS COM CARACTERÍSTICAS DIFERENTES. A FIGURA TEM COMO BASE A PLANTA DO ANO DE 1903 - (ANEXO 6). ....	245
FIGURA 173 - O CROQUI MOSTRA O TRAÇADO URBANO BÁSICO DA CIDADE EM 1879. DESTACA AS DIFERENTES ORIENTAÇÕES DAS RUAS EM CADA NÚCLEO SEPARADO POR IGARAPÉS. A FIGURA TEM COMO BASE, A PLANTA DA CIDADE DE MANAUS, 1879 (ANEXO 5). ....	246
FIGURA 174 – O CROQUI MOSTRA QUE O TRAÇADO URBANO EM 1903, AINDA CONSERVA A SUA BASE PRESENTE NA PLANTA DE 1879, COM ALGUMAS ALTERAÇÕES, EM FUNÇÃO DAS ÁREAS ATERRADAS. A FIGURA TEM COMO BASE A PLANTA DE MANAUS DE 1903 (ANEXO 6). ....	246
FIGURA 175 - EXPANSÃO URBANA DE SANTOS, EM DESTAQUE O CRESCIMENTO DAS ÁREAS POR PERÍODOS. ....	251
FIGURA 176 - O CROQUI MOSTRA A MUDANÇA DO TRAÇADO URBANO DA CIDADE, DESTACANDO AS CARACTERÍSTICAS DA MALHA LABIRÍNTICA NOS PRIMEIROS ANOS DE VILA PARA UMA NOVA CONFIGURAÇÃO QUE SE ADAPTA AO PLANO URBANO DE SATURNINO BRITO. A FIGURA TEM COMO BASE A PLANTA DE SANTOS DO ANO DE 1916 (ANEXO12).....	253

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1- VARIAÇÕES DO CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO DA COMARCA DE OURO PRETO, ENTRE OS ANOS DE 1776 E 1835. FONTE: GRÁFICO ELABORADO PELO AUTOR, TENDO COMO BASE ALGUNS DADOS RETIRADOS DE CUNHA (2007). .....	235
GRÁFICO 2 – EVOLUÇÃO DA PRODUÇÃO DO OURO NO PERÍODO COLONIAL. ....	236
GRÁFICO 3 - EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO DE MANAUS, ENTRE, 1852 E 1920. ANO 1852, CENSO POPULACIONAL FALLA, 1853. OS OUTROS ANOS, CF. PINHEIRO, 1997, P. 64.....	240
GRÁFICO 4 – EXPORTAÇÃO DE BORRACHA DA AMAZÔNIA BRASILEIRA, ENTRE OS ANOS DE 1856 E 1916. ....	242
GRÁFICO 5 - A MAIOR PARTE DOS EDIFÍCIOS E OBRAS URBANAS IMPORTANTES REALIZADAS EM MANAUS, NO PERÍODO 1825/1912, OCORREU ENTRE 1880 E 1912.....	242
GRÁFICO 6 - EDIFÍCIOS E OBRAS REALIZADAS ENTRE 1880 E 1912, 41% DESTAS ACONTECERAM ENTRE 1891 E 1901, PERÍODO DE GRANDE PRODUÇÃO DE BORRACHA. ....	243
GRÁFICO 7 – A POPULAÇÃO APRESENTA BAIXO CRESCIMENTO ATÉ AO DE 1890, QUANDO CRESCE DE FORMA BASTANTE SIGNIFICATIVA. GRÁFICO ELABORADO A PARTIR DOS DADOS DO QUADRO 6..	249
GRÁFICO 8 – COMPORTAMENTO DO MOVIMENTO DO CAFÉ NO PORTO DE SANTOS. ....	249
GRÁFICO 9- EXPANSÃO URBANA DE SANTOS, DESDE SUA FUNDAÇÃO ATÉ AO ANO DE 1910. GRÁFICO ELABORADO COM BASE NOS DADOS DA TABELA 3.....	250

## **ÍNDICE DE QUADROS**

QUADRO 1 - ESTATÍSTICA REFERENTE A POPULAÇÃO DA VILA DE SANTOS. ....	176
QUADRO 2- EVOLUÇÃO URBANA DA CIDADE DE OURO PRETO, SÍNTESE DO PROCESSO OCORRIDO ENTRE OS ANOS DE 1700 E 1820. ....	237
QUADRO 3 - RELAÇÃO DE EDIFÍCIOS E OBRAS PÚBLICAS CONSTRUÍDAS OU INAUGURADAS ENTRE 1827 E 1912 .....	241
QUADRO 4 - DEMONSTRATIVO DA EXPORTAÇÃO DA BORRACHA DA AMAZÔNIA BRASILEIRA, ENTRE OS ANOS DE 1856 E 1939. ....	241
QUADRO 5 - SÍNTESE DO PROCESSO DE EVOLUÇÃO URBANA, OCORRIDO DURANTE O PERÍODO DE 1852 A 1912, E EVIDENCIANDO OS ASPETOS DEMOGRÁFICOS E DA EXPANSÃO URBANA. ....	247
QUADRO 6 – CENSO DA POPULAÇÃO DE SANTOS, REFERENTE HÁ VÁRIOS ANOS.....	249
QUADRO 7 - EVOLUÇÃO URBANA DA CIDADE DE SANTOS, SÍNTESE DO PROCESSO OCORRIDO ENTRE OS ANOS DE 1765 E 1912. ....	252

## **ÍNDICE DE TABELAS**

TABELA 1- VARIAÇÕES DO CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO DA COMARCA DE OURO PRETO, ENTRE OS ANOS DE 1776 E 1835. ....	235
TABELA 2 – POPULAÇÃO DA COMARCA DE OURO PRETO, ENTRE OS ANOS DE 1808 E 1835. ....	236
TABELA 3 - DADOS REFERENTE À EXPANSÃO URBANA DA CIDADE DE SANTOS. ....	250



## **CAPÍTULO 1. INTRODUÇÃO**

A cidade é um objeto de estudo para muitos investigadores com características complexas oferecendo possibilidades das mais diversas interpretações. Pode ser vista por vários ângulos diferentes e apresentar também formas diferentes. Os estudos sobre a cidade, além de inumeráveis, são também muito amplos e voltados a variados assuntos e aspetos, abordando o plano físico e humano do espaço urbano, passando por diferentes áreas do conhecimento.

A cidade é o grande palco onde a sociedade se constrói; projetando sua realidade e revelando o teatro protagonizado por seres humanos, ela materializa, como um cenário, diferentes ideias e crenças que o homem tem a respeito do mundo e de si mesmo (Dornelles, 2001).

Vários centros de pesquisa estão com a atenção voltada para estudos da cidade colonial brasileira, investigadores procuram analisar e entender a cada dia o seu processo de construção, seus traçados e suas morfologias urbanas.

Este trabalho tem a intenção voltada para o entendimento, do processo de transformação urbana de algumas cidades oriundas do período colonial, através de uma hipótese lançada, a qual está relacionada com o processo da participação das atividades económicas, aqui caracterizadas como ciclos económicos brasileiros. Procurando também identificar os elementos estruturadores do traçado urbano, e tomar conhecimento referente às contribuições das culturas urbanísticas francesas e Inglesas em algumas destas cidades.

É sabido que as cidades são sistemas complexos, desde as primeiras na pré-história até as contemporâneas, elas nascem, crescem e desenvolvem-se a partir de fatores sociais, culturais, económicos, políticos e tecnológicos.

Segundo Souza (2003), as primeiras cidades, surgem como resultado de transformações sociais gerais – económicas, tecnológicas, políticas e culturais -, quando, para além de povoados de agricultores (ou aldeias), que eram pouco mais que acampamentos permanentes de produtores diretos que se tornaram sedentários, surgem assentamentos permanentes maiores e muito mais complexos, que vão abrigar uma ampla gama de não produtores: governantes (monarcas, aristocratas), funcionários (como escribas), sacerdotes e guerreiros. A cidade irá, também, abrigar artesãos especializados, como carpinteiros, ferreiros, ceramistas, joalheiros, tecelões e construtores navais, os quais contribuirão com suas manufaturas para o florescimento do comércio entre os povos.

Percebe-se na afirmação do autor a importância da atividade económica na estruturação da cidade, no caso o comércio como uma força motriz. Nessa direção, Pereira (2009) afirma que as cidades antigas, que estão na origem do processo de urbanização, se caracterizavam pela concentração de atividades políticas, sociais e económicas em uma área central.

No Brasil colonial, depois da presença do Marquês de Pombal, entre os anos de 1750 e 1777, houve uma série de preocupações referentes às questões urbanísticas em relação a Vilas e Cidades, tanto as construídas como as em formação.

No século XVIII as reformas pombalinas estabeleceram uma política para o traçado urbano das vilas brasileiras nos anos oitocentistas. Tiveram suas diretrizes aplicadas nas Vilas, com traçados urbanos irregulares decorrentes da topografia acidentada que se proliferaram na região de Minas Gerais, decorrentes da mineração (Bonametti, 2009).

Na opinião de Teixeira (2000), as cidades seguiam um modelo geral pré- estabelecido, porém há evidência que algumas cidades sofreram influência em suas formas urbanas em consequências das riquezas geradas nos ciclos econômicos que houve no Brasil, entre 1741 e 1930.

Ao longo deste trabalho vamos procurar verificar que influência as atividades oriundas dos ciclos econômicos teve na transformação urbana no centro original de algumas cidades brasileiras, em períodos distintos, e através de atividades econômicas diferentes.

Para esta pesquisa, foram selecionadas três cidades de origens e localização geográficas diferentes, onde percebe-se que há indícios de que, sofreram interferência aquando de suas formações urbanas, como Ouro Preto, no estado de Minas Gerais, Manaus no Amazonas e Santos em São Paulo, durante os Ciclos do Ouro (1741-1760), da Borracha (1860 – 1912) e do Café (1800-1930), respectivamente.

O recorte temporal corresponde ao período de 1740 a 1912, considerando que no início do século XX, a expansão urbana já ultrapassava de forma significativa o centro original das cidades estudadas.



## **CAPÍTULO 2. CONTEXTUALIZAÇÃO DA PESQUISA**

### **2.1. FORMULAÇÕES DO PROBLEMA**

Em quais aspetos os ciclos económicos, do Ouro, da Borracha e do Café, contribuíram na formação urbana das cidades brasileiras?

### **2.2. HIPÓTESE**

A hipótese da pesquisa é que durante os ciclos económicos brasileiros, as atividades económicas definiram a forma urbana das vilas em formação, como também direcionaram o traçado urbano de algumas cidades existentes, em função da necessidade de adaptá-las às exigências económicas e sociais da época.

### **2.3. OBJETIVOS**

O presente trabalho tem como principal objetivo caracterizar o traçado urbano dos Centros Antigos de cidades brasileiras, que tiveram influência das atividades económicas na conceção dos seus traçados e nas suas formas urbanas.

Dentro deste contexto, procurar identificar nas cidades a serem investigadas, quais os principais elementos arquitetónicos que fizeram e fazem parte como elementos definidores de eixos estruturantes, assim como, polarizadores no crescimento do espaço urbano; caracterizar o tipo de traçado e malha urbana que surgiram junto à origem dessas cidades; e entender a relação entre os edifícios religiosos, administrativos e militares e a expansão urbana devido ao crescimento económico.

Considerando que, em algumas cidades, aconteceram grandes transformações urbanas entre os finais do século XVIII e início do século XIX, momento em que a cultura urbanística estrangeira começava sua presença na modernização das cidades brasileiras. Esta temática também será objeto desta investigação no que diz respeito a sua contribuição no desenho do traçado e da forma urbana.

### **2.4. JUSTIFICATIVA**

As cidades construídas no Brasil no período compreendido entre o início do século XVI ao final do século XVIII possuem características morfológicas advindas da tradição urbana portuguesa. Sejam as primeiras vilas no litoral como também as que se desenvolveram mais tarde no interior do continente. Segundo Teixeira (2000), a maior parte das cidades brasileiras desenvolveu-se ou em situações costeiras, à beira de uma baía, ou junto a rios ou outros cursos de água. As que se desenvolvem junto ao mar situam-se geralmente em terrenos de encosta, mais ou menos acidentados, pendendo para o mar. As que desenvolveram junto a rios situam-se geralmente em

pendentes suaves. Os seus traçados – seja de cidades costeiras sejam de cidades de interior – apresentam princípios idênticos. Uma e outra são variantes de um modelo mais geral.

Apesar da existência de um modelo geral, como afirma o autor, há evidência que as cidades sofreram influência em suas formas urbanas em consequências das riquezas geradas nos ciclos económicos que houve no Brasil, entre 1741 e 1930, há possibilidade de que algumas cidades sofreram interferência em suas formações urbanas.

Para realização deste estudo, foram selecionadas três cidades em regiões com características geográficas diferentes, que surgiram ou conviveram no auge de determinadas atividades económicas ocorridas nos chamados ciclos económicos brasileiros, Figura 1.



Figura 1 - Mapa do Brasil, dividido em regiões geográficas. Em destaque, a localização das três cidades investigadas.

Fonte: Arquivo do autor.

Ouro Preto, cidade oriunda dos arraiais onde se exploravam as atividades mineradoras, teve grande contribuição nas questões políticas administrativas enquanto a primeira capital das Minas Gerais. Em 1838 foi tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN.

A cidade de Manaus pelas suas especificidades, como a sua localização geográfica no meio da floresta amazônica. E, principalmente, por sua importância no período da *Belle Époque* brasileira, como também a euforia de ser transformada em uma cidade com características europeias, onde passou a ser conhecida como “Paris das Selvas”. Por último a cidade de Santos no estado de São Paulo, que teve sua origem no século XVI, mas somente despertou como cidade com a chegada da economia do café, quando sofreu uma grande transformação urbana. Deve-se considerar também a sua grande importância como cidade portuária dentro do processo da economia cafeeira.

As cidades citadas se enquadram nos Ciclos do Ouro do (1741-1760), da Borracha (1860 – 1912) e do Café (1800-1930), respectivamente.

A intenção de uma investigação no sentido de explorar tal tema, passa a ser relevante à medida que a bibliografia apesar de ser extensa e distribuída por todo o período colonial brasileiro existe

espaço para que se aprofunde nas pesquisas com tais características, principalmente no que se refere às questões das transformações urbanas focadas em períodos específicos que impactaram de forma espetacular a paisagem urbana e aos eixos estruturadores de crescimento das cidades.

Aqui cabe, mesmo que seja um mínimo de informação a respeito dos ciclos económicos relacionados com as três cidades objeto de estudo. Este criará expectativas, certezas e dúvidas para aguçar a vontade de se realizar uma investigação e entender realmente a relação das atividades económicas e a forma urbana das cidades a serem estudadas.

Ciclo do Ouro (1741-1760) - Durante o Ciclo da Mineração (Ouro) cresceu o mercado de trocas, o qual gerou um grande deslocamento de tropas para as Minas Gerais. Como consequência, novos caminhos foram abertos e surgiram inúmeros núcleos urbanos.

De acordo com Scarlato (1996), as cidades históricas do período de mineração, localizadas em um relevo acidentado do Sudeste, da então província de Minas Gerais, distantes aproximadamente 500 km do Rio de Janeiro, representaram um desafio no processo de povoamento do território colonial brasileiro. Ainda o mesmo autor, afirma que até esta época o povoamento se havia restringido às terras litorâneas. Com a descoberta e exploração do ouro, verificou-se não somente o deslocamento do eixo do povoamento do litoral para o interior, como também, o deslocamento do centro económico colonial do nordeste canavieiro para a região sudeste.

Há informações de que, o garimpo de ouro é quem determinava a localização dos primeiros núcleos urbanos. Dentro dessa perspectiva, Costa (2009) afirma que nas Minas Gerais, os núcleos envolvidos com a mineração, no século XVIII, encontram-se, quase na totalidade, localizados nas encostas de vales, próximos dos locais de garimpo, como observamos em Ouro Preto, São João Del Rei, Tiradentes, Diamantina e Sabará.

O desenho urbano surgia em função do crescimento das áreas propícias à mineração. De acordo com Vasconcellos (1959) referido por Monte-Mór (2001), em Minas Gerais, as povoações são muito mais fruto das estradas ou caminhos que ligavam as minerações que propriamente destas. As suas ruas são sempre antigas estradas. Os arraiais seguem os locais de extração de ouro.

Para Tavares (2011) a região onde se formaram os primeiros povoados que deu origem a Vila Rica (Ouro Preto) caracterizava-se por uma topografia montanhosa e de difícil acesso. Por isso, a necessidade de se buscar uma forma de os arraiais — que surgiram meio à deriva, “sem planejamento”, resultando em ruas, caminhos e becos estreitos, dificultando a locomoção e comprometendo as boas condições de moradia — se adaptarem ao longo dos ribeiros e do território irregular. Era preciso construir junto aos ribeiros e às lavras.

O mesmo autor afirma que Vila Rica partiu de um caminho tortuoso e irregular acompanhando as ondulações do território montanhoso. Ao longo desse caminho vários arraiais se constituíram de forma independente e só posteriormente se uniram dando uma conformação única à vila. Diz ainda que o ouro atraiu para a região das minas, na primeira década da ocupação, um grande contingente populacional que permitiu, em pouco tempo, o seu povoamento e o crescimento do setor comercial que, tão logo se efetuavam os achados auríferos, enviava representantes de várias casas de comércio da Corte para as Minas Gerais.

De acordo com as informações supracitadas, fica evidente uma relação muito estreita entre as atividades de extração do ouro com os surgimentos dos primeiros núcleos urbanos, onde seus assentamentos se desenvolviam se adaptando às condições topográficas das áreas onde havia a existência do ouro.

Ciclo do Café (1800-1930) - No ciclo do café, as estradas surgiram como uma necessidade de exportação de produtos. De acordo com Ferrari (1997), o café era produto de exportação, daí os

países importadores começaram a construir estradas de ferro no Brasil. Eram estradas coloniais, voltadas para a exportação, e nunca para a integração do país.

A partir de 1850 os cafeicultores passaram a utilizar-se dos imigrantes, com civilização e cultura mais elevadas. Houve uma acentuada renovação urbana no Brasil. Nossa arquitetura enriqueceu-se com a contribuição dos imigrantes italianos, alemães, ingleses etc. (Ferrari 1997).

A cidade de Santos, não surgiu no ciclo do café, teve sua origem no século XVI, no ano de 1546. De acordo com Mello (2008a), somente a partir de 1570, novas casas comerciais se estabeleceram nessa região, situada no atual bairro do Valongo, fazendo desse local o mais movimentado da Vila. Até o advento da ferrovia essa área era um entreposto necessário para o acesso ao planalto. Ainda a mesma autora, afirma que a cidade de Santos de fins do século XVIII, pouco se desenvolveu desde a sua fundação como Vila, não ultrapassando os limites da atual área central, vivendo apagadamente os séculos coloniais.

De acordo com Milliet (1941) citado por Mello (2008a), a partir do ano de 1854, o início do ciclo económico do café provocou uma era de prosperidade e de crescimento, gerando riqueza e desenvolvimento urbano, quando a produção de café aumentou praticamente seis vezes em apenas 18 anos.

A construção das ferrovias dinamizou a comercialização do café, incrementando as relações com o planalto. Segundo (Mello, 2008a) a era ferroviária representou o primeiro passo para despir a cidade das antigas roupagens coloniais. Portanto, a implantação da ferrovia nas proximidades do porto significou o primeiro passo para uma renovação urbana de Santos, desfazendo as características coloniais do Centro Velho.

Concordando com a afirmação de Mello (2008a), em relação às mudanças no centro velho de Santos, Maziviero (2009) considera que a “segunda fundação de Santos” ocorre a partir de 1867, com a chegada da linha férrea da São Paulo Railway e, posteriormente, com a reestruturação do porto, quando a cidade deixa suas características coloniais e, parte rumo a uma estrutura e imagem físico-social moderna.

O ciclo do café trouxe a necessidade de construção das estradas de ferro, conseqüentemente uma transformação urbana para a cidade tímida e estagnada na sua economia, a qual surgiu no século XVI e somente em 1867 iniciou sua modernização.

Ciclo da Borracha (1860 – 1912) - No período entre os anos de 1879 e 1910 ocorre na Amazônia brasileira o apogeu de sua exploração. A economia da borracha deu início ao desenvolvimento da urbanização. A comercialização da borracha definiu o surgimento de novas aglomerações e o desenvolvimento inicial da forma urbana. A hierarquia destas aglomerações era o reflexo da hierarquia imposta pelo comércio da borracha. A rede das aglomerações era ao mesmo tempo construída e restringida em função da exploração da borracha.

Segundo Kampel, Câmara, e Monteiro (2001), a evolução da economia da borracha conduziu ao aparecimento da estrutura Urbana Primaz onde se evidenciaram as diferenças entre as cidades maiores e o conjunto das menores. Belém se destacou pela população e centralização dos recursos financeiros disponíveis para investimento urbano, e Manaus como a segunda maior cidade, responsável pela interiorização das frentes exploradoras de borracha.

Durante a época do ciclo económico da borracha (1860 - 1912), a cidade foi palco de diversos acontecimentos. O ouro branco, nome dado ao látex, abriu oportunidade a Belém para diversos melhoramentos na sua infraestrutura, sendo o mais significativo à implantação de luz elétrica. Houve também uma internacionalização da cidade e, conseqüentemente, o requinte de sua elite, que vivia “deslumbrada com o glamour da *Belle Époque* de inspiração parisiense” (Duarte, 2007).

Para Figueiredo (2002), o Ciclo da Borracha mudou a aparência da cidade, o autor afirma que, os governantes e a elite queriam que Belém fosse cópia de Paris e Londres e reproduzisse esteticamente essas capitais. Ruas foram alargadas, surgiram grandes edifícios e Belém ganhou água encanada e luz elétrica. Ele entende que com a reforma urbana, hábitos tradicionais foram empurrados para o interior.

As transformações urbanas chegaram a Manaus, com novas avenidas e edifícios imponentes. De acordo com Freire (2005), foi no início do período republicano, aliás, que a produção da borracha tornou possível uma série de transformações e reformas no caráter urbanístico de Manaus, interferindo incisivamente nos costumes da cidade, ao “varrer” as influências indígenas e caboclas da população local. Assim, novos valores foram agregados e novos costumes, incorporados aos seus habitantes. Também novos edifícios e logradouros surgiram no cenário da cidade, além da praça, com a função especial de socializar os seus moradores e adequá-los aos padrões e normas de civilidade. Estruturar os espaços públicos teve, dessa forma, um significado especial para esta época, principalmente, o de atender às exigências de uma nova elite, acostumada aos padrões europeus.

Manaus, de facto, rendeu-se à influência da *Belle Époque*. No âmbito da cidade, o plano de reforma urbana executado no governo do Eduardo Ribeiro e de seus sucessores “nivelou ruas, projetou novas avenidas e bulevares, alinhou e calçou as principais vias, construiu praças e jardins, instalando neles coretos, estátuas, fontes e chafarizes importados da Europa”. Aterrou igarapés<sup>1</sup>. Em relação aos igarapés maiores, foram edificadas pontes de pedras e ferro, para que a cidade crescesse além deles (Freire, 2005).

Mascarenhas (1999) entende que, no intuito de tornar-se uma cidade apropriada ao estilo de vida europeu, entre os anos de 1890 a 1920, Manaus deveria apresentar-se “moderna e atraente para a imigração, o capital e o consumo”. Por isso mesmo, a intenção dos governantes desta época foi modernizar e embelezar a cidade e encobrir tudo o que pudesse evocar os povos indígenas.

Concordando com Mascarenhas (1999), no que se refere à modernidade, Santos Júnior (2007) afirma que foi somente no período áureo da borracha no Amazonas entre os anos de 1890 e 1905, que ideais como modernidade e civilidade passam a se tornar mais presentes no vocabulário de autoridades, no senso das elites locais e na percepção dos habitantes da capital do estado: Manaus. Na última década do século XIX, grandes obras públicas foram erigidas em Manaus, com a implantação de medidas que eram consideradas civilizadoras e modernizantes. Nesse momento, a sociedade local, ou pelo menos suas elites, iniciou uma identificação própria vista como representação da *Belle Époque*, enaltecendo a cidade de forma urbanística e objetivando suas sincronias com o que era avaliado como moderno e civilizado em eixos do sudeste e de fora do país. Foi com a imagem de edifícios que se tornaram emblemática, na ocasião da transformação da cidade, que Manaus ficou conhecida como “Paris das Selvas”.

É provável que as três cidades citadas, tenham sofrido grande influência na definição de suas formas urbanas, seja nas origens de formação dos primeiros núcleos urbanos, durante seus processos de criação como vila, seja nas cidades consolidadas através de transformações urbanas em função de adaptá-las às exigências econômicas e sociais da época e torná-las atraentes aos visitantes. Tendo tudo isso como principal responsável às atividades acontecidas nos ciclos econômicos em que cada uma delas vivenciou.

---

<sup>1</sup> Esteiro ou canal estreito que só dá passagem a igaras ou pequenos barcos; riacho, ribeirão, ribeiro, riozinho. (Michaelis, Dicionário de Português Online).

## **2.5. METODOLOGIA UTILIZADA**

### **2.5.1. ABORDAGEM METODOLÓGICA**

Quanto à natureza, o presente estudo caracteriza-se por ser uma pesquisa do tipo básica aplicada, que tem por objetivo a produção de novos conhecimentos, úteis para o avanço da ciência, sem uma aplicação prática prevista inicialmente, envolvendo verdades e interesses universais, valendo-se para tal do método dedutivo, aquele que parte de argumentos gerais, como por exemplo, de uma teoria de base, para chegar a argumentos e conclusões particulares; ele usa princípios, pressupostos reconhecidos como verdadeiros e, por meio de operações lógicas de derivação, chega a determinadas conclusões. A forma de abordagem do problema é foi a qualitativa. A pesquisa qualitativa se preocupa com aspetos da realidade que não podem ser quantificados, centrando-se na compreensão e explicação da dinâmica das relações sociais.

O método da pesquisa qualitativa compreende um conjunto de técnicas interpretativas que visam descrever e decodificar os componentes de um sistema complexo de significados. Tem por objetivo traduzir e expressar o sentido dos diferentes fenômenos do mundo social (Maanen, 1979). Este mesmo autor enfatiza ainda que o desenvolvimento de um estudo de pesquisa qualitativa supõe um corte temporal/espacial de determinado fenômeno por parte do pesquisador. Esse corte define o campo e a dimensão em que o trabalho se desenvolverá.

Godoy (1995) aponta a existência de diferentes possibilidades na abordagem qualitativa, entre elas, a pesquisa documental que é constituída pelo exame de materiais que ainda não receberam um tratamento analítico ou que podem ser reexaminados com vistas a uma interpretação nova ou complementar. A pesquisa documental tem o documento como objeto de investigação e se traduz na forma de documentos oficiais, particulares e jurídicos, publicações, vídeos, filmes etc. E que muitas vezes são tratados pelo método da análise do discurso.

A pesquisa qualitativa não procura enumerar e/ou medir os eventos estudados, nem emprega instrumental estatístico na análise dos dados, envolve a obtenção de dados descritivos sobre pessoas, lugares e processos interativos pelo contato direto do pesquisador com a situação estudada, procurando compreender os fenômenos segundo a perspectiva dos sujeitos, ou seja, dos participantes da situação em estudo (Godoy, 1995).

Do ponto de vista dos objetivos a pesquisa foi exploratória. Segundo Gil (2002) a pesquisa exploratória tem como “proporcionar maior familiaridade com o problema, com vistas a torná-lo mais explícito ou construir hipóteses”, sendo o seu planejamento bastante flexível e, na maioria dos casos, envolve levantamento bibliográfico, aplicação de questionários e entrevistas com pessoas envolvidas com o problema pesquisado e análise de exemplos que estimulem a compreensão. A pesquisa exploratória pode assumir a forma de pesquisa bibliográfica e/ou de estudo de caso.

Trata-se de estudo bibliográfico que, para sua consecução, teve por método a leitura exploratória e seletiva do material de pesquisa, bem como sua revisão integrativa, contribuindo para o processo de síntese e análise dos resultados de vários estudos, de forma a consubstanciar um corpo de literatura atualizado e compreensível.

A seleção das fontes de pesquisa foi baseada em publicações de autores de reconhecida importância no meio acadêmico. Pesquisa nos catálogos de universidades; revistas científicas; banco de teses e dissertações e sítios de organismos nacionais e internacionais.

O delineamento de pesquisa contemplou as fases de levantamento e seleção da bibliografia, crítica dos dados, leitura analítica e levantamento das fontes, argumentação e discussão dos resultados.

## 2.5.2. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

O conhecimento sobre as três cidades a serem investigadas foi adquirido através de material bibliográfico, cartográfico e iconográfico.

A bibliografia foi realizada com base em publicações de autores de reconhecida importância no meio acadêmico. Pesquisou-se em catálogos de universidades e bibliotecas digitais; revistas científicas; banco de teses e dissertações, relatórios de viajantes e sítios de organismos nacionais e internacionais.

A recolha do material cartográfico e iconográfico, como mapas e fotografias produzidas ao longo dos séculos que foram estudados, mapas-resumo contemporâneos elaborados pelos estudiosos do tema, foram procurados nos Institutos Históricos e Geográficos; Biblioteca do Museu Amazônico – Universidade Federal do Amazonas; Fundação Biblioteca Nacional e Museus brasileiros além da elaboração de gráficos e mapas esquemáticos com base no acervo coletado.

Após recolha e seleção do material bibliográfico, cartográfico e iconográfico pertinentes ao assunto, foi feita uma análise minuciosa aos mesmos com o objetivo de estudá-los de forma analítica e crítica, para que esta balizasse pontos estruturais para a investigação do estudo de caso das cidades de Santos, Ouro Preto e Manaus. Dentre esses, estão: a formação do núcleo inicial das cidades; a configuração urbana, destacando os elementos estruturadores do desenho da cidade e polos do crescimento urbano; o tipo de traçado urbano que surgiu junto à origem das cidades; e o fenômeno da transformação urbana, considerando relação das atividades dos ciclos econômicos como também outros agentes paralelos nesse processo.

Para melhor compreensão na análise do tecido urbano, foi levado em consideração que há vilas constituídas por diferentes tipos de malhas, em consequência de diversos processos históricos e urbanos. Diante disso, procurou-se entender, que o traçado urbano passa por diferentes graus de deformação geométrica, o que condiciona a forma e o posicionamento das partes, ou seja, dos elementos da arquitetura urbana, gerando assim grande diversidade e riqueza de situações espaciais.

Dada à indissolubilidade da relação edifício-cidade foram considerados dois tipos mais genéricos de malhas, como a labiríntica e a ortogonal, Figura 2.

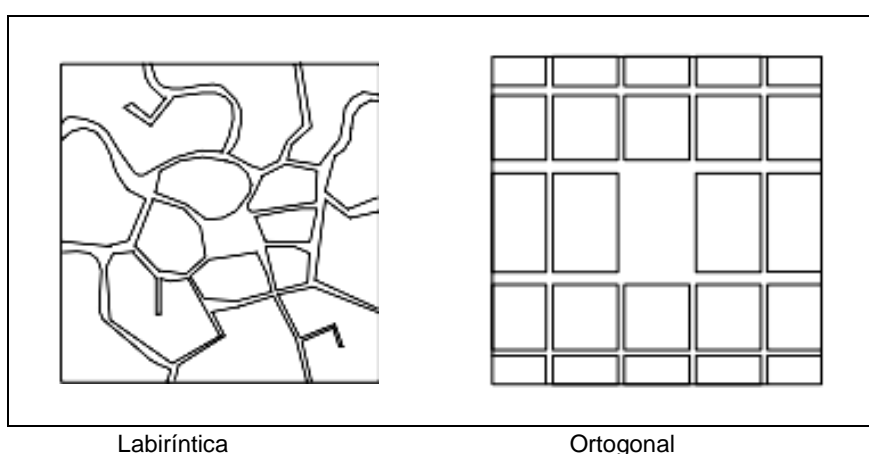


Figura 2 – Tipos de malhas urbanas.  
Fonte: Rocca (2002).

De acordo com Rocca (2002) a malha labiríntica tem o maior grau de condicionamento às determinantes do local e o menor grau de regularidade geométrica, repetibilidade e coordenação

modular. Ela é formada por diversos tipos de ruas: de linhas curvas e retas, contínuas e descontínuas, geralmente com lados não paralelos, hierarquizadas em função do posicionamento e polaridade. As ruas menores geralmente formam becos ou ruas fechadas; o senso de orientação fica dificultado, os cruzamentos das ruas acontecem em diferentes ângulos e periodicidade. Os quarteirões resultantes são, portanto, de diversas formas, tamanhos e graus de ocupação, em ordem orgânica. Com frequência, as praças e os espaços abertos se formam na interseção das ruas ou por um gradual aumento de sua largura, sendo difícil a diferenciação entre ruas e praças.

Dentre das malhas formadas por ruas retas, foi considerada a malha ortogonal, cujas “ruas se cruzam em 90°, mas há diferentes distâncias e ritmos, formando quarteirões retangulares” (Rocca, 2002).

Com esses procedimentos, tivemos um entendimento da evolução e o comportamento urbano das cidades investigadas, e desta forma, buscamos nossos objetivos.

## **2.6. ESTRUTURA DO TRABALHO**

Este trabalho é composto por cinco capítulos, sendo o primeiro dirigido à introdução, onde se faz uma breve contextualização de forma geral sobre as origens e evolução das cidades. O segundo capítulo é destinado à formulação do problema a ser questionado; a hipótese levantada; ao objetivo a ser alcançado; uma justificativa à temática escolhida, e à abordagem metodológica voltada ao trabalho a ser desenvolvido.

No terceiro capítulo consta a revisão da literatura, onde é dada uma visão geral necessária para o desenvolvimento do trabalho a ser realizado no caso das cidades investigadas. Este está dividido em quatro secções; na primeira foi realizada uma abordagem geral sobre os traçados urbanos entre os séculos XVI e XVIII, que aconteceram no Brasil neste período, focando as características das cidades construídas no litoral, com os seus planeamentos considerados medievais, e evidenciando no século XVII, a adaptação do traçado urbano às características topográficas dos sítios a serem implantadas. Na segunda, é dado um destaque para a influência que a igreja teve na estruturação das cidades brasileiras, no que diz respeito à construção dos edifícios religiosos como geradores do espaço urbano.

Na terceira secção, é abordada a influência das atividades económicas e a forma urbana das cidades. Iniciando por caracterizar a forma e a atividade mercantil na estruturação da cidade no período medieval; em seguida, são mostradas as consequências impactantes nas questões sócio-ambientais e urbanas da cidade da era industrial e a necessidade de se criar uma cidade ideal. Ainda nesta secção são discutidas as configurações das primeiras vilas operárias que surgiram na Inglaterra e nos Estados Unidos com o objetivo de melhorar a vida dos trabalhadores, como também a nova forma urbana da cidade, segundo os teóricos, Arturo Soria y Mata; Camilo Sitte; Tony Garnier e Patrik Geddes.

Dentro deste contexto, são evidenciados os encontros internacionais dos arquitetos (CIAMs), e a criação da carta de Atenas com as diretrizes para planeamento das cidades modernas, com destaque para Brasília (Brasil) projetada por Lúcio Costa e Chandigarh (Índia) projetada por Le Corbusier. Na sequência é discutida a constituição das novas formas espaciais das chamadas Megarregiões, chegando a uma descrição dos espaços urbanos e às Cidades Mundiais.

Na quarta secção, voltada para a forma urbana e as atividades económicas nas cidades brasileiras, evidencia-se a relação das atividades económicas referentes à exploração de minérios, e o processo de formação das cidades auríferas de Minas Gerais; o efeito urbanizador do café na criação de cidades, como na urbanização acelerada dos núcleos já existentes; a economia da borracha dando



início ao desenvolvimento da urbanização e a sua comercialização definindo o surgimento de novas aglomerações, além das transformações urbanas das principais cidades desta região.

O quarto capítulo destinado aos casos de estudo, é composto por três secções relativas às cidades de Ouro Preto, Manaus e Santos.

O quarto capítulo destinado aos casos de estudo, é composto por três secções relativas às cidades de Ouro Preto, Manaus e Santos.

A primeira secção, voltada para Ouro Preto está dividida em cinco partes, sendo a primeira dedicada a uma visão geral do território de Minas Gerais, onde se evidencia as primeiras vilas e os seus processos de fundação. A segunda parte é destacada às características dos arraiais mineiros e ao processo de formação urbana de Vila Rica. Na terceira parte destaca-se o momento em que o governo investe em obras públicas visando o melhoramento do espaço urbano da Vila. A quarta parte apresenta a importância dos edifícios religiosos na estruturação da cidade, destacando as suas atuações como elementos estruturadores e polarizadores do espaço urbano, e finalmente a quinta parte, onde é feita uma relação entre estagnação da cidade, devido ao término do ciclo do ouro, e à sua fase de recuperação económica.

A segunda secção corresponde a Manaus, é composta por quatro partes, onde a primeira mostra a origem da cidade, e a sua forma urbana inicial, ligada às características topográficas do sítio. A segunda parte evidencia o momento em que a economia da borracha promove o processo de desenvolvimento urbano da cidade de Manaus, e a influência europeia na sua construção. A terceira parte destaca as transformações do tecido urbano da cidade, o surgimento de uma nova malha urbana com grandes avenidas e bulevares. E por último, a quarta parte, que mostra a decadência de Manaus, devido ao declínio da economia da borracha, e também a sua recuperação económica, através da implantação da Zona Franca de Manaus, nos fins dos anos 60.

A terceira secção destinada a Santos, é composta por três partes, sendo a primeira intitulada: Santos, da vila colonial à cidade do século XIX. Nesta, é discutida a cidade colonial e a sua transformação urbana proporcionada pela economia cafeeira, evidenciando o crescimento da vila, a modificação do solo urbano no núcleo central como o seu processo de demolição e sua reurbanização, onde se demoliam as construções que lembrassem o passado escravagista e a memória daqueles lugares e das formas de vidas a eles associadas. Na segunda parte é discutida a expansão urbana da cidade e o novo vetor de crescimento para a região das praias, iniciado nos anos 90 do século XIX, e a diminuição do adensamento no centro antigo. O quinto capítulo contém as considerações finais e a conclusão da Tese.



## **CAPÍTULO 3. REVISÃO DE LITERATURA - O TRAÇADO E A FORMA URBANA**

### **3.1. A CONSTRUÇÃO DA CIDADE – SÉCULOS XVI - XVIII**

#### **3.1.1. A FORMA URBANA DAS CIDADES PORTUGUESAS**

As cidades de origem portuguesa apresentam características morfológicas específicas que os distinguem dos espaços urbanos de outras culturas. Se bem que seja possível encontrar essas características morfológicas, consideradas individualmente, noutros contextos históricos e geográficos, e seja possível identificar em muitos casos a sua gênese e as influências culturais que lhes deram origem, a sua articulação e a sua síntese é especificamente portuguesa (Teixeira, 2006).

Com relação às cidades construídas no Brasil, no período entre o século XVI ao século XVIII, Teixeira (2000), faz uma explicação quase descritiva no tocante às características morfológicas:

As cidades construídas no Brasil apresentam características morfológicas que as radicam na tradição urbana portuguesa. Na lógica das suas localizações, nas características topográficas dos sítios selecionados, na relação que estabelecem com o território, nas estruturas globais da cidade e nas suas principais linhas estruturantes, nas características do traçado, na estrutura de quarteirões e na estrutura de loteamento, nas suas características arquitetônicas, vernáculas ou eruditas, encontramos características formais idênticas às das cidades de Portugal. Isto não significa necessariamente uma influência de modelos portugueses sobre as cidades brasileiras construídas do século XVI ao século XVIII, mas antes que a evolução das formas urbanas portuguesas e brasileiras está profundamente articulada neste período, interagindo e influenciando-se mutuamente.

Para Habsburgo (1996), citado por (Costa, 2005), o modelo das cidades portuguesas implantado no Brasil segue a própria lógica de ocupação estabelecida nas cidades portuguesas instaladas em Portugal, as experiências vividas durante a expansão marítima na África e na Índia e, bem como nas colônias espanholas, da realidade encontrada no Novo Mundo. Tendo em vista que estas cidades nasciam com o sentido de conferir, sobremaneira, proteção às terras coloniais exploradas pelos lusitanos, a sua construção seria orientada no sentido de atender as necessidades militares; ou seja, o plano urbanístico seria direcionado, primordialmente, pelo sistema de fortificações; obedeceria ao plano defensivo.

Neste contexto, Costa (2005), afirma que além da orientação defensiva, as cidades portuguesas na América do Sul assemelham-se às cidades portuguesas da metrópole, a exemplo de Coimbra, de Porto e de Lisboa, desde a escolha da área, distribuição dos espaços arquitetônicos (igrejas e conventos, edifícios públicos, solares, comércio, porto, etc.), até o plano de defesa. Nesta direção, Agostinho (1996) referido por Costa (2005), entende que o princípio básico de ocupação seria regido pela oposição da cidade em dois setores: alto e baixo. Esta divisão topográfica iria conferir

proteção militar, necessária às cidades portuguesas, e garantir as atividades comerciais e portuárias; isto é, dividir as áreas destinadas a trabalhos braçais (as áreas de serviços) e as áreas destinadas ao poder central, ao mesmo passo que proteção do empreendimento português.

Para Gutierrez (1983), esta oposição iria hierarquizar o espaço citadino, legitimando imponência e segurança àqueles que estariam ocupando o alto e subordinando material e simbolicamente os que estavam no baixo. A área alta da cidade seria destinada às ocupações cívicas, religiosas e residenciais e a área baixa ao porto, indústrias, engenhos e trapiches.

As cidades tinham como base principal de sua implantação o plano defensivo, ficando a planificação urbana em segundo plano.

A implantação das cidades era mais orientada pelo plano defensivo do que qualquer ideal de planificação urbana, portanto, conduziria o crescimento da malha da cidade sem proporções regulares, no que se refere à simetria. Tendo em vista que as fortificações executadas por Portugal tinham estreita relação com o meio geográfico e marinho e/ou fluvial, as cidades cresceriam margeando a costa ou os rios navegáveis, acompanhando as deformidades do relevo, seguindo os aclives e declives topográficos. Desta maneira, a cidade seria executada com aspeto imperfeito, no que concerne a lógica de simetria (Costa, 2005).

Em suma, o facto de ter que seguir o plano de fortificação acabaria orientando o crescimento da cidade com a malha simetricamente irregular como mostra a Figura 3. Esta lógica supostamente imperfeita, ou, como diria Holanda (1982) “desleixada”, Figura 4, imputaria à cidade portuguesa o rótulo de crescimento espontâneo, uma vez que as ruas iam se formando à medida que novas casas iam sendo construídas (Gutierrez, 1983). Outra visão de crescimento espontâneo é a de que não se cogitou fundá-las, simplesmente nasceram sem a aprovação da metrópole (Santos, 2008b). Apesar disto, não se exclui que a cidade portuguesa detivesse uma praça central, onde estaria o poder administrativo e eclesiástico, e, conseqüentemente, uma estratificação social concêntrica. (Gutierrez, 1983).



Figura 3- Planta de Olinda, datada de 1630, encontrada em Algemem Rijksarchief Haia (Reis, 2000:83/331). Fonte: Costa (2005).

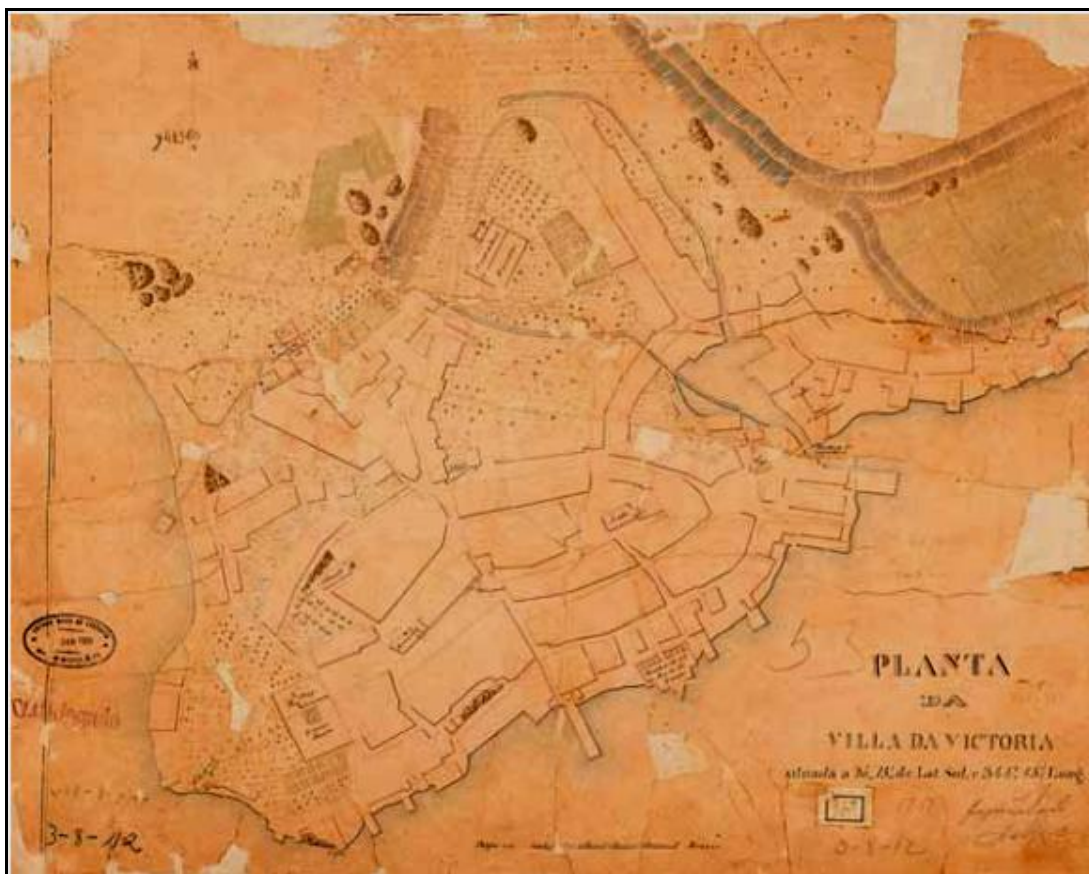


Figura 4- Planta da Villa da Vitoria de autoria atribuída a José Antônio Caldas, datada de 1767. Vitória tem fundação datada de 1551. Original encontrado no arquivo do Exército, Rio de Janeiro (Reis, 2000:149/355).  
Fonte: Costa (2005).

De acordo com as palavras de Santos (2008b):

“As praças no Brasil Colonial eram o centro de reunião da vida urbana, em que se realizam as cerimônias cívicas e toda sorte de festividades, religiosas e recreativas, e serviam ainda aos mercados e às feiras. Nelas se localizavam os edifícios principais, que mais enobreciam a cidade: a casa de Câmara e cadeia, a casa dos Governadores, a igreja matriz” (Santos, 2008b, p.74).

De qualquer forma, as praças refletiam o traçado da cidade na qual estavam inseridas, por isso, igualmente irregulares. Santos (2008b), mostra a informalidade das praças no Brasil colonial, presente nas cidades de Vila Boa de Goiás e Cuiabá, Figura 5, e a regularidade dos traçados da praça principal da cidade de Buenos Aires, Figura 6.

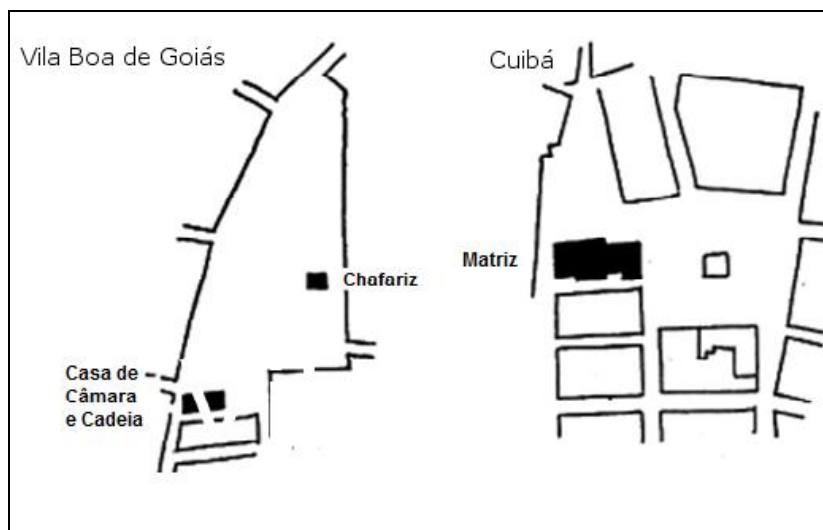


Figura 5 - O traçado irregular das praças do Brasil colonial.  
Fonte: Santos (2008b).



Figura 6 - Regularidades dos traçados da praça principal em Buenos Aires.  
Fonte: Santos (2008b).

Por outro lado, esta imperfeição no traçado é determinada pelo facto das cidades portuguesas dos séculos XVI e XVII não levarem em consideração na sua implantação nenhum projeto que orientasse a maneira pela qual os edifícios ocupariam os territórios.

De acordo com Santos (2008b), estas cidades, na maioria das vezes, nasciam de intenções imediatas da Coroa Portuguesa, que determinava suas construções numa faixa de território que necessitasse de proteção. Como as normas para estas cidades seguiam as cartas régias, que apenas determinavam a ordem de fundação da cidade, geralmente a escolha do núcleo inicial e a instalação ficavam por conta de seus fundadores, sendo que o único critério a ser observado e prescrito na norma é que o sitio escolhido assegurasse a proteção do território e o fácil escoamento de mercadorias.

O mesmo autor lembra que as cartas régias ou regimentos, não chegavam a configurar leis urbanas, senão apenas a ordem de assentamento em um determinado sítio e, por isto, não representaria um código jurídico específico para o Brasil.

### 3.1.2. AS CIDADES CONSTRUÍDAS NO LITORAL (MAR E RIO)

Devido às facilidades de comunicação, os portugueses tinham preferência em se estabelecer na costa. Quando não, estavam no interior imediato próximo a um rio navegável, e isso também se deve à ligação histórica deste país com o oceano, como marinheiro e pescador hábil. As primeiras aglomerações urbanas em território brasileiro foram cidades portuárias, por onde se escoavam produtos extraídos daqui para a Europa (Pozzo, 2007).

Segundo Marx (1980), o estabelecimento urbano costeiro foi demoradamente exclusivo no Brasil, com apenas uma exceção. Reino antigo, Portugal plantou na Renascença bastiões nos quatro continentes. Sob a bandeira da luta dos infiéis contra o cristianismo, correu ao lucro mercantilista. Criou postos marítimos avançados e intermediários para respaldar o comércio e o domínio virtual das novas terras.

O processo de urbanização nos dois primeiros séculos foi eminentemente litorâneo. Segundo Simonsen (1977) a existência da extensa mata de pau-brasil, numa estreita faixa que ia desde o atual Rio Grande do Norte até São Paulo, a instalação de engenhos relativamente próximos aos portos, à escassez da população e o assédio dos índios foram alguns fatores preponderantes para esta situação. Soma-se a estes, o facto dos colonos ainda não terem encontrado metais preciosos na colônia, o que só viria a ocorrer no final do século XVII.

Neste sentido Teixeira (2000) afirma que a maior parte das cidades portuguesas, localizava-se junto ao mar ou nas margens dos rios. Uma situação privilegiada que encontrada em muitas cidades portuguesas, insulares e ultramarinas é a sua localização em baías abrigadas, com características de bom porto natural, com encostas suaves e percorridas por cursos de água doce, e com boas possibilidades de defesa através do aproveitamento de acidentes naturais localizados nos extremos da baía, aonde eventualmente se viria a construir fortificações.

Fazendo uma relação entre as cidades colônias do Brasil e as portuguesas, o mesmo autor afirma também que, a maior parte das cidades brasileiras desenvolveu-se ou em situações costeiras, à beira de uma baía, ou junto a rios ou outros cursos de água. As que se desenvolvem junto ao mar situam-se geralmente em terrenos de encosta, mais ou menos acidentados, pendendo para o mar. As que desenvolvem junto a rios situam-se geralmente em pendentes suaves.

A grande relação com a costa litorânea foi um fator que influenciou bastante na forma das cidades. Neste sentido a investigadora, Pozzo (2007) entende que o facto de se localizarem na costa litorânea, determinou outra tendência das cidades brasileiras estabelecidas durante o período colonial: a linearidade. A prioridade era dada a áreas que privilegiassem a instalação de portos, de abrigo e defesa aos navegantes e de fácil ligação com o interior imediato, Figura 7. Por isso, estabeleciam-se sempre em ilhas, baías e foz de grandes rios.





Figura 7- Planta da cidade de Salvador do atlas Estado do Brasil (1631) de Teixeira Albernaz I.  
Fonte: Neves (2011).

Seguindo a formação destas cidades, temos o surgimento de algumas vilas, principalmente na região sul e sudeste, onde a grande maioria assume a configuração de fortes de proteção em planta quadrada com bastão e fosso e, no interior, uma ou duas ruas com uma igreja e uma fileira de casas.

Na concepção de Sant'ana (2002), o século XVI foi marcado por uma urbanização lenta e incipiente, cujo resultado foi vilas dispersas e distribuídas pelo extenso litoral, fator que favorecia as invasões por outras nações, exigindo da coroa uma reestruturação administrativa, com o objetivo básico de recuperar o controlo económico, do território e da população, mediante a fundação de assentamentos urbanos planeados e a regularização dos assentamentos espontâneos.

### 3.1.3. A PRÁTICA DO PLANEAMENTO MEDIEVAL

As cidades americanas surgiram para o mundo como o avesso da cidade medieval europeia, ao contrário das cidades de origem portuguesa nas Américas. Com um discurso crítico referente ao planeamento urbano, Holanda (1982) afirma que a cidade em que os portugueses construíram na América não é mental, não chega a contradizer o quadro da natureza, sua silhueta se enlaça na linha da paisagem. Nenhum rigor, nenhum método, nenhuma providência, sempre esse significativo abandono que exprime a palavra “desleixo”.

No sentido da falta de rigor e da informalidade, outros autores acompanham a posição de Holanda (1982), dentre eles Santos (2008b), quando se manifesta a esse respeito. Ele identifica nas origens das cidades portuguesas no Brasil, a “informal da idade média e a formalizada da renascença”, afirma que os núcleos urbanos que surgiam como povoados ou “lugares”, como foi o caso do Povo do Recife, Figura 8 – citado pela primeira vez em 1537 no Foral de Olinda, iam-se desenvolvendo segundo uma lógica própria, levando ainda mais em conta as condições do sítio, crescendo de forma lenta e por agregação de elementos unitários, gerando tecidos conhecidos como “informais”.



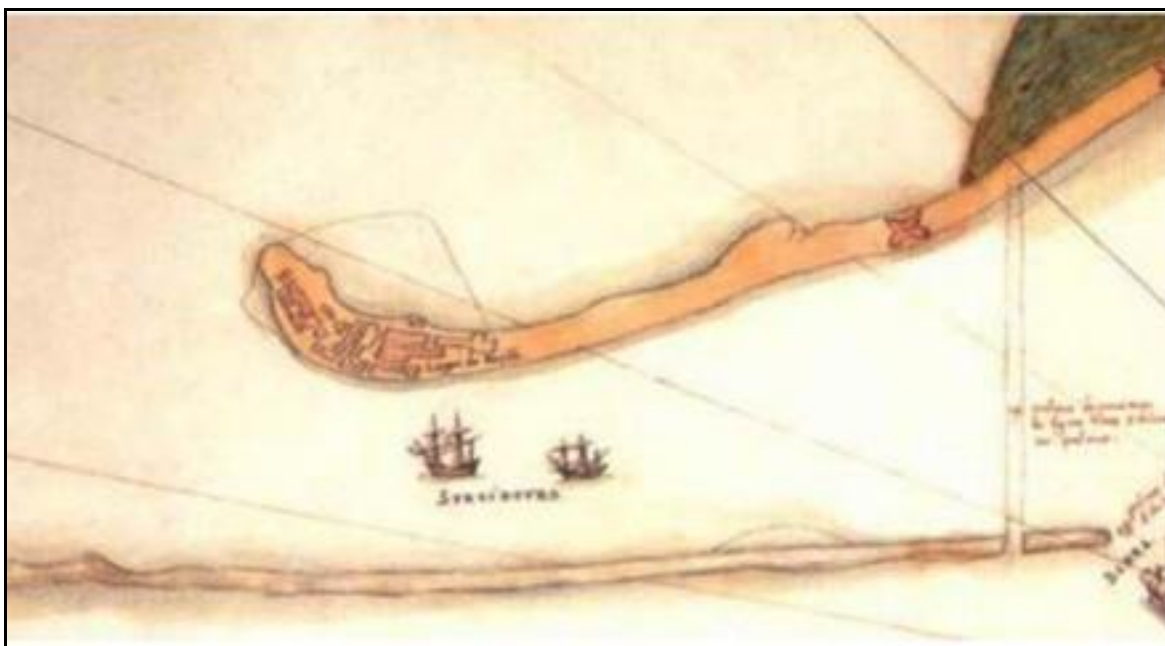


Figura 8 - Detalhe do Porto e Barra de Pernambuco, de João Teixeira Albinas.

Fonte: Neves (2011). Morfologia de Núcleos Urbanos do Agreste Pernambucano surgidos no Século XVII.

Por outro lado, Bonametti (2009) entende que a cidade orgânica portuguesa com suas características medievais, tende para a cidade perfeita, aquela em que cada um dos elementos exerce função natural, sobrepondo-se assim, às plantas em xadrez ou traçados lineares longitudinais que frequentemente manifestam incompreensão da cidade como ser vivo funcional e intelectualmente ativo.

É facto que a irregularidade dos traçados está muito presente nas cidades brasileiras. Tem uma relação muito forte com as características topográficas do terreno escolhido para suas implantações. Neste sentido, Marx (1980) faz uma colocação pertinente: [...] como as cidades medievais, acomodando-se em terrenos acidentados e a imagem das cidades portuguesas, as povoações brasileiras mais antigas são marcadas pela irregularidade. O sítio urbano, geralmente, decide e justifica esses traçados irregulares [...].

O autor explica de forma sucinta a relação entre a cidade brasileira e a portuguesa, onde diz que a cidade da Bahia, com seus dois andares e suas ruas ondeadas, de traçado flexuoso, é uma cópia de Lisboa.

Corroborando com a opinião de Marx (1980), no que diz respeito à acomodação das cidades brasileiras em terrenos acidentados, Carvalho (1989) destaca que os primeiros núcleos urbanos como Olinda, Igaras e Rio de Janeiro, Figura 9, vão se instalar em elevações, seguindo um modelo comum a inúmeras cidades portuguesas.



Figura 9 - A cidade do Rio de Janeiro, da Planta da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro (1713).  
Fonte: Santos (2008b).

Smith (1955) referido por Vierno (2011) afirma que os centros urbanos do Brasil colonial, eram essencialmente recriações das cidades medievais portuguesas, completas com ruas tortuosas e bairros congestionados, como consequência imediata e intencional dos primeiros colonizadores.

Dentro desse contexto Macedo e Robba (2003), observam que o modelo português de traçado urbano das cidades brasileiras do período colonial apresentava certas características semelhantes às cidades medievais europeias, que se desenvolveram a partir de antigas cidades romanas, ao redor de castelos, mosteiros e estruturas religiosas, a partir de entrepostos comerciais, Figura 10, cruzamentos de estradas, formando novas comunidades organizadas.



Figura 10 - Vila de Sabará (MG).  
Fonte: Bonametti (2009).

Para Macedo e Robba (2003), as cidades coloniais brasileiras tinham as seguintes características:

- traçado irregular e espontâneo, de inspiração renascentista, que se desenvolvia organicamente em relação aos acidentes topográficos;
- esquema urbano regular, baseado em lotes retangulares cujas vias eram sem calçamento ou passeio para pedestres. Eram definidas espacialmente pelas edificações, sem jardins ou recuos laterais;
- padronização da arquitetura a partir das Cartas Régias ou Posturas Municipais.

Comparando com as cidades fundadas pelos franceses e holandeses no território brasileiro, Macedo e Robba (2003), entende que estas possuem um traçado regular, pois tinham um sistema retangular radiocêntrico e linear, contrapondo a sinuosidade das cidades portuguesas.

Portanto, grande parte da crítica urbana se manifesta em relação à formação das cidades brasileiras com um processo gerador totalmente feito pela a revelia de qualquer planeamento, movidos pela inspiração remanescente de um Portugal medieval. A este respeito, Robert Smith (1995) citado por Sant'ana (2002), declara:

As ruas, ironicamente chamadas de direitas, eram tortas e cheias de altibaixos. As praças de ordinário, irregulares. Desta sorte, em 1763, quando deixou de ser capital do Brasil, era a Bahia (Salvador) uma cidade tão medieval quanto Lisboa na véspera das grandes reformas de Pombal. Nada inventaram os portugueses no planeamento de cidades em países novos.

Comparando as cidades brasileiras com as de origens espanholas, Sant'ana (2002) afirma que ao contrário dos espanhóis, que eram instruídos por lei a executar um gradeado regular de ruas, que se entrecruzam em torno de uma praça central, os portugueses não mantinham regras, exceto a antiga de defesa através da altura.

A forma urbana medieval, é exemplificada por Sousa e Nogueira (2011) através de Olinda, cidade com uma configuração irregular que teve um eixo estruturador, acomodado à topografia e interligando edifícios públicos importantes, à maneira medieval. Somavam-se a esse eixo uma rua reta mais curta – quase paralela a ele e iniciada na praça da torre e da igreja matriz – e um largo alongado situado entre o segmento curvo do eixo e o convento feminino de Nossa Senhora da Conceição, como mostra a Figura 11.

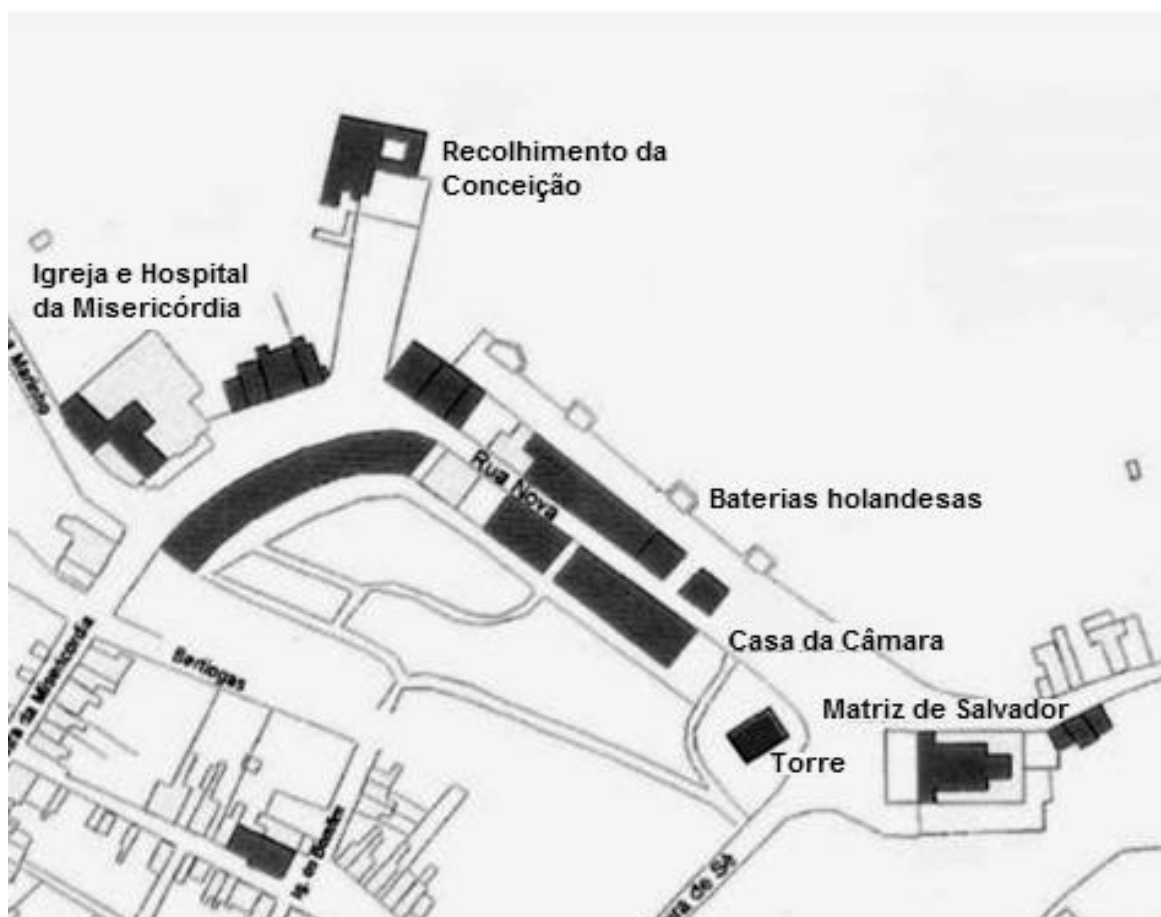


Figura 11 - Planta do núcleo inicial de Olinda, segundo José Luiz Mota Menezes, extraída de Oceanos, nº 41, 2000, p. 142).

Fonte: Sousa e Nogueira (2011).

### 3.1.4. A TOPOGRAFIA E OS TRAÇADOS DAS CIDADES COLONIAIS BRASILEIRAS

Vários autores já abordaram o tema da caracterização dos traçados urbanos das cidades medievais portuguesas. Para Carvalho (1989), a rua medieval das cidades mediterrâneas em geral e das portuguesas em particular, é uma rua de contornos irregulares, geralmente estreitas (elemento que se acentua com a tradição muçulmana), rua que conduz habitualmente a espaços abertos (espaço de maior pendor cristão), onde se desenvolvia a atividade religiosa (na igreja) e a económica (no mercado).

Dentro desse contexto, Mauro (1975) explica de forma clara que, a partir da fundação, a vila era equipada com todas as instituições comuns a uma cidade: igrejas, câmara, prisões, alfândegas etc., porém, ainda de maneira primitiva, o que fazia com que pouco se diferenciasssem de um simples povoado. As primeiras cidades propriamente ditas que se tem registro em território brasileiro são Salvador da Bahia de Todos os Santos, fundada por Tomé de Souza em 1549; São Sebastião do Rio de Janeiro, fundada em 1565 e Filipéia de Nossa Senhora das Neves (atual João Pessoa), fundada em 1585; todas elas cidades marítimas.

A malha inicial das cidades brasileiras é representada quase sempre composta por dois quarteirões, um deles com influência medieval e o outro com morfologia e estrutura diferenciada e com ruas seguindo uma estrutura de hierarquia mais elaborada (Reis e Santana, 2004).

Segundo Madeira (1999), as dimensões tanto das ruas como dos quarteirões e dos lotes variam de cidade para cidade, sendo, no entanto, constantes dentro de cada uma. As dimensões das ruas

principais e de traseiras são constantes, da mesma forma que são constantes as dimensões e o número de lotes de cada quarteirão e a dimensão dos lotes individuais.

O núcleo inicial era uma consequência da ocupação defensiva, como afirma Teixeira (2000) quando diz que o ponto topograficamente dominante do território é ocupado geralmente pelo castelo, ou por qualquer outra situação defensiva, desenvolvendo em torno de si um pequeno núcleo construído. A primeira grande via estruturante da cidade desenvolve-se, no entanto a uma cota mais baixa, ao longo do mar, ou do rio. Os seus traçados – seja de cidades costeiras sejam de cidades de interior – apresentam princípios idênticos. Uma e outra são variantes de um modelo mais geral. O ponto topograficamente dominante do território é ocupado geralmente pelo castelo, ou por qualquer outra situação defensiva, desenvolvendo em torno de si um pequeno núcleo construído. A primeira grande via estruturante da cidade desenvolve-se, no entanto a uma cota mais baixa, ao longo do mar, ou do rio (Teixeira, 2000). O croqui Figura 12, esquemático do núcleo inicial de Belém, entre os anos de 1616 e 1621, mostra essa organização.

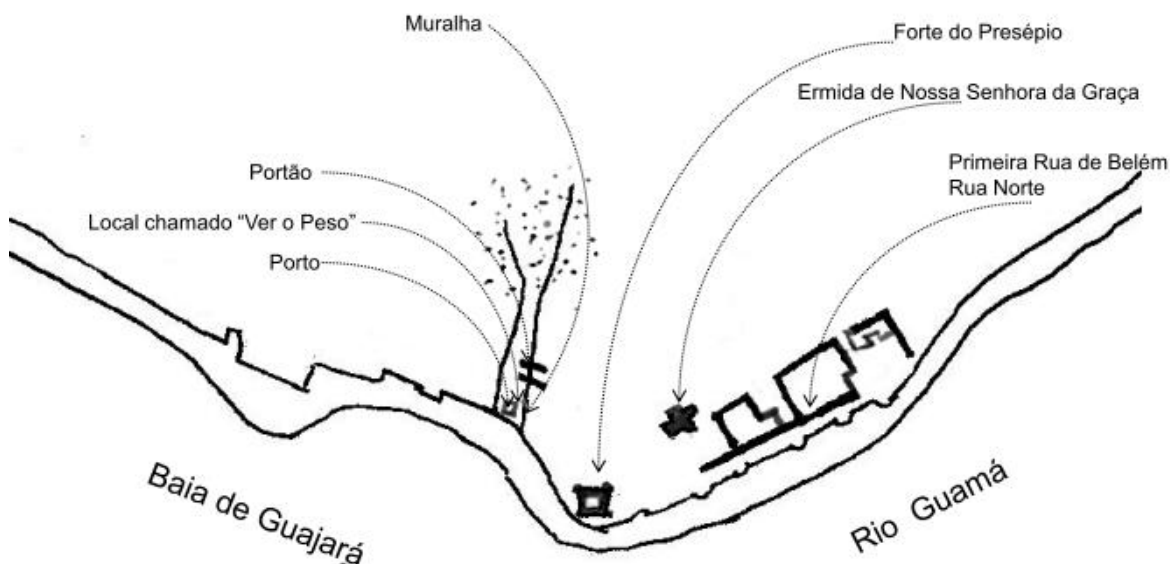


Figura 12 - Núcleo inicial da cidade de Belém - Praça Fortificada 1616 – 1621.

Fonte: Croqui adaptado pelo autor, baseado no mapa de (Zenkner e Pontual, 2011).

No caso de cidades à beira-mar, esta primeira via estruturante acompanha a curvatura da baía e desenvolve-se a relativamente curta distância da linha de costa, como mostra a Figura 13. As cidades à beira-rio situam-se na pendente para o rio, a meia encosta, deixando os terrenos mais perto do curso de água livres para agricultura. A sua implantação está geralmente condicionada pelo limite do nível freático, de forma a permitir a abertura de poços dentro do aglomerado urbano. Esta primeira via desenvolve-se de nível, sempre à mesma cota, e paralela ao curso de água. O facto de a rua ser de nível, acompanhando a estrutura do terreno, tem como resultado o seu carácter não retilíneo. Isto é, as ruas tinham de ser “tortas” para poderem ser “direitas” (Teixeira, 2000).

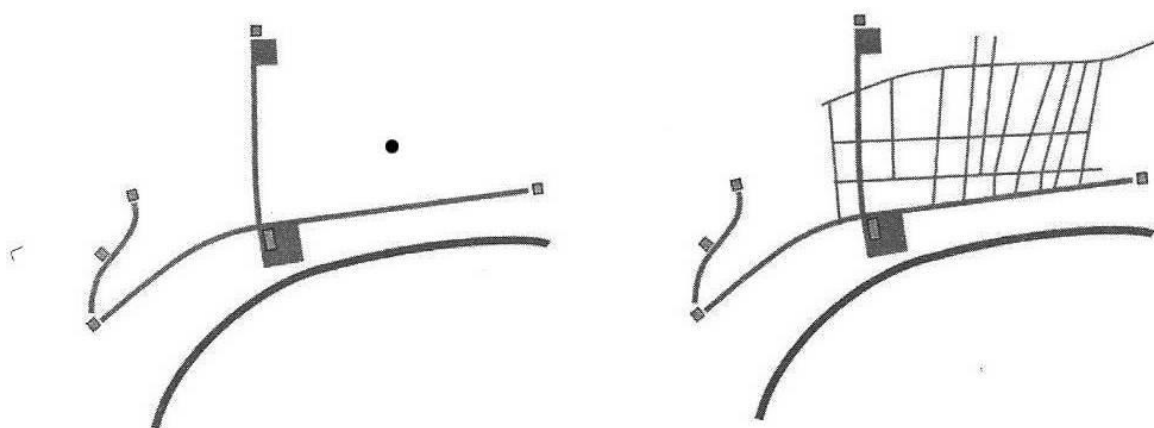


Figura 13 - Esquema da evolução da cidade do rio de Janeiro, sécs. XVI-XVII.  
Fonte: Teixeira (2000).

Quer num caso quer noutro, os pontos extremos desta via são marcados geralmente por capelas, que constituem como que os seus “pontos de amarração”, e que provavelmente surgiram logo no início da ocupação. Cada uma destas capelas pontuava um espaço aberto: um simples adro, um Rossi ou um largo que em tempo se irão estruturando formalmente como praças (Teixeira, 2000).

Segundo a opinião de Flexor (2004) os núcleos, anteriores a 1735, em sua grande maioria, eram irregulares, pois como simples povoações, postos avançados na boca do sertão, pouso de viajantes, passagens de rios, etc., nasceram espontaneamente, sem alinhamento, sem ordem.

Muitos autores compartilharam a ideia de que excluindo a fundação da cidade de Salvador, somente com a construção de São Luís do Maranhão em 1615, Figura 14, teve início um ciclo de povoamento no qual o planeamento das vilas e cidades seria alvo de maior atenção. Como afirma Santos (2008b), quando diz que até mesmo Salvador possuía um traçado informal, à moda medieval, e no Rio de Janeiro apenas ocorreu alguma regularidade quando a cidade se expandiu para a várzea, em princípios do século XVII. Ainda que admitisse a existência de uma "regularidade relativa" nessas três cidades, logo acrescentava serem as mesmas uma exceção, justificando que a grande parte dos núcleos urbanos da colônia não teve fundação, "simplesmente nasceram".

Neste contexto Moura (2004) observa que, é no século XVII, que São Luís do Maranhão vai aparecer como a mais regular das cidades desta fase de ocupação e definição do território brasileiro.

Concordando com a afirmação anterior, Araújo (1998), diz que o desenho de São Luis tem como base uma retícula quadrangular, num traçado em xadrez quase perfeito, que foi seguido, não obstante a topografia acidentada da ilha.

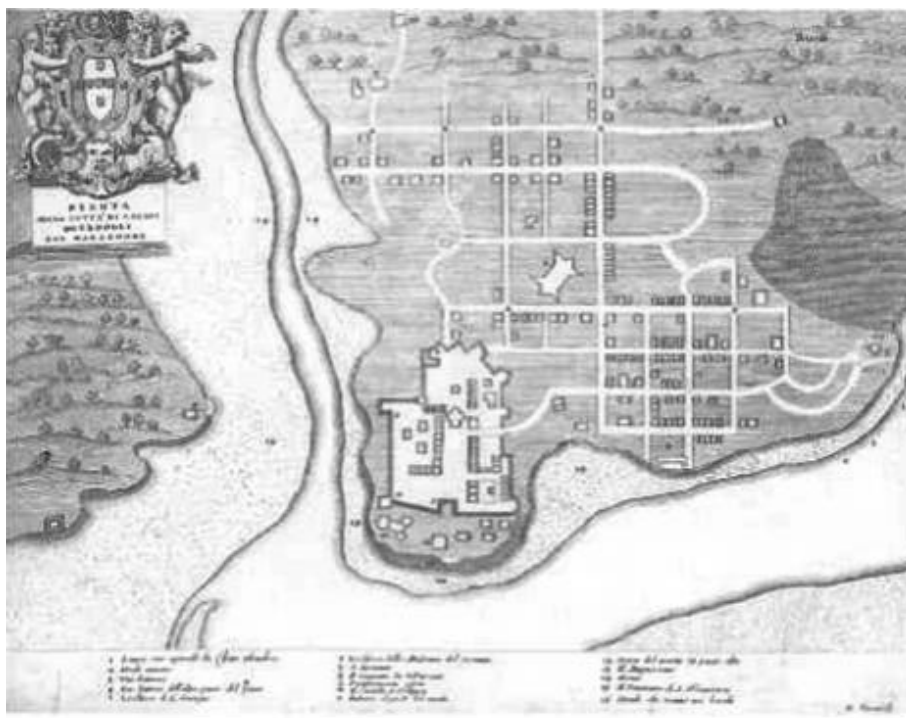


Figura 14 - Cidade de São Luís do Maranhão. Planta anterior a 1647, de autoria de Gaspar Barleaus. Fonte: Santos (2008b).

### 3.2. A INFLUÊNCIA RELIGIOSA NA ESTRUTURAÇÃO URBANA DA CIDADE

#### 3.2.1. ORDEM TERCEIRA E IRMANDADES

Durante os dois primeiros séculos de colonização, a vida urbana estava intrinsecamente ligada às ordens terceiras e irmandades, por seu caráter agregativo e pelos objetivos religiosos como missas, festividades, procissões e enterros. Várias cidades, entre elas o Rio de Janeiro, cresceram sob o signo da religião. No século XVI e XVII, com os jesuítas beneditinos, franciscanos e carmelitas, foi na arquitetura conventual e monástica que se erigiram as obras mais significativas da nossa arquitetura, e aquelas que melhor expressam os aspetos históricos, económicos e sociais das nossas cidades (Medeiros, 2010).

A igreja no Brasil colonial contava, segundo (Hoornaert, 1982), com a presença das ordens religiosas e das confrarias. Estas eram de dois tipos: as ordens terceiras e as irmandades. As ordens terceiras vinculavam-se às tradições religiosas e relacionavam-se aos franciscanos, aos carmelitas e aos dominicanos. As irmandades, uma herança da Idade Média, representavam as antigas corporações de ofício em um momento histórico onde inexistiam partidos políticos ou sindicatos. Além de associações voluntárias de leigos dedicados à beneficência social e à ajuda mútua, no entender de Torres (1968), elas representavam entidades de classes.

Para Mendes, Veríssimo, e Bittar (2007), a ocupação religiosa pode ser estudada em três fases distintas: na primeira, que vai do século XVI a meados do XVII, predominam os Colégios de Jesuítas, Foto1, quase sempre presentes na fundação das cidades, como é o caso de Salvador em 1549 e do Rio de Janeiro, em 1565. A segunda fase é caracterizada pelos grandes conventos das ordens religiosas, principalmente franciscanos e carmelitas, iniciando por volta de 1620 e perdurando até às primeiras décadas do século XVIII. Por fim, a terceira fase, que dura por todo o século XVIII, foi marcada pela construção de igrejas e capelas para abrigar o culto das irmandades e confrarias, que desempenharam relevante papel na organização e consolidação da ocupação do interior do Brasil.





Foto1 - Colégio dos Jesuítas, Salvador, Bahia, foto Victor Frond, 1858.

Fonte: [http://cms-oliveira.sites.uol.com.br/barroco\\_no\\_brasil\\_gasparini.html](http://cms-oliveira.sites.uol.com.br/barroco_no_brasil_gasparini.html)

Por outro lado, autores como Veríssimo, Bittar, e Alvarez (2001), entendem que outra maneira de povoar o Brasil e erguer cidades foi um acordo de Portugal com os jesuítas, que se lançaram em uma missão de propagação do cristianismo na Colônia. Locais onde o poder civil não conseguia impor a ordem eram edificadas uma igreja com um colégio ao lado, o que originou, em vários lugares, futuros centros urbanos. Além disso, outras ordens religiosas também vieram se instalar no Brasil, e juntamente com os jesuítas tiveram importância vital na organização urbana do período colonial. Sempre tinham suas sedes edificadas em locais de destaque na paisagem urbana, delimitando seu território, tal como nas cidades europeias medievais.

No entendimento de Veríssimo, fica bastante claro a relação entre organização urbana do Brasil colonial, e as ordens religiosas.

Na opinião de Vierno (2011), os padres jesuítas, franciscanos e outros que aqui chegavam com a tarefa de evangelizar, traziam consigo os conceitos clássicos da cidade ideal – a cidade estruturada dentro da mais perfeita ordem que traduziria a perfeição e a grandeza da ordem divina. Afirma que enquanto se implantava no isolamento do sertão brasileiro, inúmeras aldeias reticuladas em planta geometricamente construídas, em muitas outras vilas e povoados outras ordens religiosas plantavam a semente de um núcleo urbano a ser desenvolvido de maneira ordenada, como é o caso da vila de São Francisco das Chagas de Taubaté, uma das poucas vilas surgidas nos primeiros séculos da colônia que se estruturaram em cima de um traçado axadrezado, Figura 15.



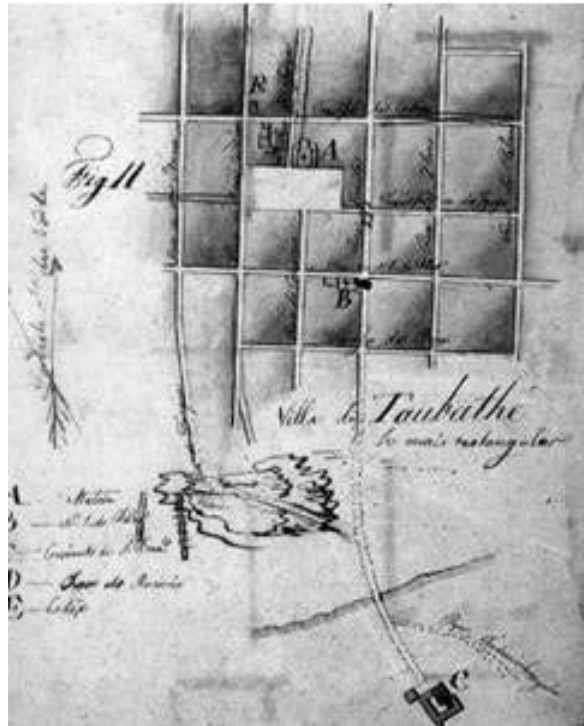


Figura 15 - Planta da Vila de São Francisco das Chagas de Taubaté, executada por Pallière em 1821.  
Fonte: Vierno (2011).

Franca (2007) lembra que, as ordens religiosas tiveram um papel relevante na criação de aldeamentos de índios, onde a organização do espaço urbano, e do espaço da casa, era muitas vezes utilizada como um instrumento de aculturação. A primeira ação das ordens religiosas era por vezes a sacralização dos aldeamentos índios, a que se seguia a sua reestruturação espacial.

Segundo Franca (2007), a ação urbanizadora dos Jesuítas é aqui entendida de forma literal, tendo efetivamente planejado e construído estas aldeias, traçadas nos séculos XVI a XVIII, segundo princípios racionais e geométricos. Elemento fulcral de todas elas era a grande praça central, em torno da qual se dispunham a igreja, a residência dos padres, a escola e as oficinas, num dos lados, e as casas dos índios nos restantes três lados.

### 3.2.2. A IGREJA E AS ORDENS RELIGIOSAS NA ESTRUTURAÇÃO DAS CIDADES

A igreja e as ordens religiosas tiveram desde o início do período colonial uma relação muito forte com a formação urbana das cidades brasileiras.

Segundo Vierno (2011), elas foram de grande importância na estruturação das cidades do Brasil. Afirma que, não somente nas diretamente a elas relacionadas, os aldeamentos missionários, como também em muitos outros assentamentos urbanos. Uma igreja, ou mesmo uma capela, por mais simples que fosse, foi sempre elemento iniciador de um agrupamento humano; os adros, pátios e terreiros que geralmente se encontravam associados às igrejas e conventos, tornaram-se com o tempo, praças urbanas integradas na cidade, e importantes elementos estruturadores do espaço urbano.

O autor observa que Independentemente de como surgiu um povoamento, de quais foram os critérios que decidiram por sua situação geográfica, de quais foram os interesses económicos e sociais que moveram os colonizadores terra adentro fundando cidades, a igreja foi sempre o foco central de um povoado, em torno da qual a vida se desenvolvia.

Neste contexto, Teixeira (2001), reforça as questões referente à estrutura das cidades, pois corrobora com Vierno (2011) quando afirma que a igreja e as ordens religiosas tiveram um papel importante na estruturação das cidades, e explica que por um lado, a implantação de uma ermida ou de uma capela deu por vezes origem a aldeias e vilas. Por outro lado, os locais de implantação dos edifícios religiosos no interior da cidade tornaram-se habitualmente focos polarizadores do crescimento urbano. Os adros, pátios e terreiros que geralmente se encontravam associados às igrejas e conventos tornaram-se com o tempo praças urbanas integradas na cidade e importantes elementos estruturadores do espaço urbano. Alguns conventos tiveram um papel ativo na urbanização da cidade, promovendo a urbanização de áreas próximas dos seus locais de implantação.

Aqui se percebe a importância dos largos e terreiros na estruturação do espaço urbano, evidenciada pelos autores citados anteriormente. Na direção desse entendimento, Madeira (1999) destaca a importância, principalmente da igreja no facto de normalmente darem origem a largos ou terreiros, funcionando como polos de atração no tecido urbano. Evidência também que a sua localização teve um papel preponderante no desenvolvimento das povoações: se por um lado elas constituíam polos de dinamização no tecido existente é também de supor que muitas vezes eram implantadas em locais que viriam a constituir polos de atração para a futura expansão da malha urbana.

Fazendo uma observação referente ao período colonial, Fridman e Macedo (2006) consideram que a paisagem urbana estava vinculada à presença dos religiosos, uma vez que cada ordem, irmandade ou confraria dominava uma parcela do território, sendo esta dominação de base económica (a produção agrícola, pastoril e de serviços, além do acúmulo de propriedades imobiliárias) e ideológica, exercida pela religião católica.

### 3.2.3. EDIFÍCIOS RELIGIOSOS, COMO EIXOS DE ESTRUTURAÇÃO URBANA

Para Medeiros (2010), os edifícios das ordens regulares tiveram fundamental importância para os núcleos coloniais, inclusive ajudando a delimitar geograficamente os povoados e dando nome a morros e logradouros, numa nomenclatura que se tornou referencial na memória popular. Os principais edifícios da cidade – estruturas religiosas, políticas ou militares – localizavam em locais elevados e tornavam-se os principais polos do crescimento urbano.

De acordo com Madeira (1999), os conventos pertenciam às ordens religiosas e às ordens militares, cuja ação social era altamente marcante. Normalmente os conventos eram instalados fora de portas, próximos do núcleo urbano existente, em locais de fácil acessibilidade, tendo por trás zonas não edificadas. Com estes, também eram implantados hospitais/albergarias, com uma importância formal menos acentuada, mas com implantação idêntica.

Com relação ao comportamento do desenho urbano das cidades (núcleos urbanos), em consequência da implantação dos edifícios religiosos, (Rossa, 1995) se manifesta e diz que em termos urbanos, os conventos tinham ainda uma grande importância como reservas e ordenadores do tecido urbano, pois por regra eram dotados de uma cerca para onde cresciam e que parcimoniosamente iam loteando e alugando.

No entender de Teixeira (2006), os principais edifícios da cidade – estruturas religiosas, políticas ou militares – localizavam-se em locais elevados e tornavam-se os principais polos do crescimento urbano. Por sua vez esses edifícios eram ligados por caminhos que se sobreponham às linhas naturais do território, os quais se tornavam frequentemente nas principais ruas do aglomerado. Esta era a origem das ruas Direitas que estruturavam o território urbano, ligando os principais edifícios. No encontro destas vias geravam-se por sua vez espaços urbanos com características de centralidade. Estes espaços eram potenciais praças urbanas, com formas que resultavam

diretamente do modo como as ruas neles confluíam, e que eram pontuadas por Igrejas ou outros edifícios singulares que se construíaam nos seus pontos dominantes.

Dentre os edifícios, a construção dos mosteiros tinha grande importância no caráter de ocupação religioso das cidades. Choay (1985) entende que historicamente, o processo de cristianização privilegiou "o quadro construído como garantia do funcionamento do modelo social", sendo este mesmo ideário adotado no sistema de colonização portuguesa, que tinha na Igreja Católica um esteio fundamental. Neste sentido foi de grande importância às implantações das construções religiosas, pois foram colocadas nos pontos mais altos e privilegiadas do relevo, evidenciadas perante as demais edificações. Para Marx (1980), este procedimento vai resultar em um traço característico da paisagem das cidades coloniais do Brasil.

Dentro da significância dos edifícios de caráter religioso e que funcionavam também como elementos ordenadores do tecido urbano, algumas cidades são bem caracterizadas, como Belém, São Luis e Salvador.

Para Zenkner e Pontual (2011), entre os anos de 1622 e 1640, a formação de Belém dá-se a partir da fundação de diversas casas religiosas. São cinco igrejas e conventos que foram construídos, três na Cidade (Igreja de São João, Capela de Santo Cristo e Igreja do Carmo) e duas na Campina (Igreja e Convento de Santo Antônio e Igreja e Convento dos Mercedários). Embora Belém ainda tenha uma função militar, ela cada vez mais se transforma numa Cidade-Religiosa, pois foi a partir dessas casas religiosas que se rompem as muralhas que a cercavam e se transpõe o igarapé Piri que limitava a Cidade-Fortificada.

Os mesmos autores, Zenkner e Pontual (2011) fazem uma relação entre os edifícios e a estrutura da cidade de São Luis:

“Em meados do século XVII, os jesuítas, os mercedários e os carmelitas descalços possuíam edificações em São Luís, em lotes urbanos de maiores dimensões, orientando na estruturação e adensamento da malha urbana em torno de suas construções.”

A relação dos edifícios religiosos com a estruturação urbana foi também muito marcante em Salvador, através do Colégio e Terreiro de Jesus que tiveram grande importância na organização do tecido urbano da cidade.

De acordo com Teixeira (2000), a segunda fase de desenvolvimento de Salvador teve como fulcro a construção do Colégio dos Jesuítas, que se veio localizar fora do que eram então os limites da cidade. O terreiro de Jesus, associado ao Colégio dos Jesuítas, virá a tornar-se a terceira grande Praça de Salvador, a par da Praça do Palácio (Praça Tomé de Sousa) e da praça junto à porta de Santa Luzia (Praça Castro Alves). Para além da função religiosa que esteve na sua origem, à praça foi rapidamente apropriada para funções urbanas profanas. Esta é uma praça de natureza diferente das anteriores, concebida de raiz com uma geometria regular, em articulação com a Igreja e Colégio dos Jesuítas e com a malha urbana envolvente. O Terreiro de Jesus tornar-se-ia rapidamente um dos principais polos da cidade.

#### 3.2.4. A FUNÇÃO RELIGIOSA E O ESPAÇO URBANO

Muitos dos espaços religiosos obedeciam a prescrições precisas quanto à sua localização, orientação e forma, pelo que muitas praças urbanas estão marcadas formalmente por esta função religiosa que lhes deu origem.

Um exemplo deste tipo de espaço, segundo Teixeira (2000), é o terreiro de Jesus ou o terreiro de São Francisco, em Salvador da Bahia, onde a regularidade destas praças traduzia-se

morfologicamente em formas quadradas ou retangulares, entende que adiante, esse rigor geométrico irá afirmar-se nos traçados eruditos, civis ou militares, dos séculos seguintes.

Relativo à sua organização, o colégio deveria ser feito de tal forma que desse conta de suas atividades internas, da administração dos negócios jesuítas na urbe na qual estava inserido, de sua relação com a população local, além da própria relação com a ordem religiosa. A organização interna do colégio determinaria como ele deveria se portar frente às diferentes esferas sociais, oferecendo seus serviços à cidade e dela obtendo retorno (Costa, 2005).

De acordo com a afirmação de Carvalho (2000) citado por Costa (2005), o programa construtivo de um edifício jesuíta obedeceria a determinações da Companhia de Jesus, fixadas nas atas da Primeira Congregação Geral da Companhia, datadas de 1559, e especificadas na segunda, datada de 1565. Segundo estas determinações jesuítas, o edifício deveria atender:

“[...] a preponderância dos princípios arquitetônicos de solidez, sobriedade religiosa, funcionalidade e salubridade sobre o aparato decorativo; a distribuição em Quadra, isto é, em locais articulados em torno de um pátio, com quatro partes distintas de utilização, destinadas a culto religioso, ao ensino e ao trabalho, à residência e à subsistência; à formulação dos projetos sob controle de um revisor romano e sob julgamento último Geral da Ordem. A escolha do sítio, além da determinação de salubridade, obedecia a de estar a uma adequada distância da influência de outras ordens religiosas, em uma área central, vizinha à Catedral onde os jesuítas podiam officiar”.

Neste ínterim, fica garantida a inserção dos jesuítas no contexto urbano nas diferentes escalas, levando-se em observância as relações: colégio e cidade; colégio e sociedade; a própria organização interna do colégio; e colégio e Companhia de Jesus (Costa, 2005).

### **3.3. A INFLUÊNCIA DAS ATIVIDADES ECONÓMICAS NA FORMA URBANA DAS CIDADES**

#### **3.3.1. ANTECEDENTES A REVOLUÇÃO INDUSTRIAL - O COMÉRCIO INTERFERINDO NA ESTRUTURA DA CIDADE MEDIEVAL**

A cidade surgiu quando o nível de produção agrícola gerou um excedente frequente de alimentos, liberando parte da força de trabalho do emprego agrícola para o setor de ocupações artesanais e comerciais. Estes dois últimos setores, ao se reunirem com o propósito de maximizar os benefícios das economias de escala e de aglomeração, “inauguraram” uma nova fase de associação humana: as aglomerações urbanas cujo aumento da complexidade de estratificação social e económica, resulta na cidade (Munford, 1982).

De acordo com Goitia (2010), “a cidade da época medieval, propriamente dita, só aparece em começos do século XI, e desenvolvem-se principalmente nos séculos XII e XIII. Até esse momento, a organização feudal e agrária da sociedade domina completamente. Frente a esta, o crescimento das cidades é originado principalmente pelo desenvolvimento de grupos específicos, do tipo mercantil e artesão. [...] Com o desenvolvimento do comércio nos séculos XI e XII, vai-se constituindo uma sociedade burguesa que é composta não só de viajantes, mas também por outra gente fixada permanentemente nos centros onde o tráfico se desenvolve: portos, cidades de passagem, mercados importantes, vilas de artesãos, etc. Estabelece-se nestas cidades pessoas que exercem os ofícios requeridos pelo desenvolvimento dos negócios: armadores de barco, fabricantes de aparelhos de velejar, de barris, de embalagens diversas, e até geógrafos que desenham os mapas marítimos, etc. A cidade atrai, por conseguinte, um número cada vez maior de pessoas do meio rural que encontram ali um ofício e uma ocupação que, em muitos casos, os liberta da servidão do campo. Esta sociedade burguesa que paulatinamente, se vai desenvolvendo, é o estímulo da cidade medieval”.

No âmbito das afirmações do autor se percebe a importância da atividade comercial no contexto social e crescimento da área urbana das cidades, tendo em vista o deslocamento da população do meio rural para a cidade.

A estrutura da sociedade era constituída pela soberania fundiária e militar e, pelas comunidades camponesas subjugadas. A estrutura feudal se voltou em uma luta crescente contra os camponeses (que constituía a classe produtora dominante) e contra os burgueses (que habitavam as cidades e praticavam o comércio e mantinham as trocas). Simbolizando o início da Revolução Urbana da Idade Média, que ocorreu pela dupla luta de classe entre os senhores feudais e a burguesia, resultando na emergência do Estado Absolutista. Por conseguinte, a cidade conquista o domínio, por meio da destruição e transformação da estrutura feudal (Lefebvre, 1999).

As atividades comerciais que surgiram com as aglomerações junto aos castelos deram origem a pequenas cidades que se desenvolveram no entorno das muralhas. De acordo com a Oliveira (2009), os burgos, Figura 16, que constituem um tipo específico de cidade medieval, surgiram pela necessidade de proteção da morada dos nobres e eclesiásticos que viviam em castelos isolados nas zonas feudais, e não necessariamente como núcleo urbano. Naturalmente, a necessidade atraiu a instalação de outras atividades junto aos castelos, novamente, intensificando o caráter comercial local. Desta forma, o castelo e suas aglomerações transformaram-se em pequenas cidades.



Figura 16 – Desenho ilustrativo de Gênova em 1493.

Fonte: [http://pt.wikipedia.org/wiki/Hist%C3%B3ria\\_das\\_cidades](http://pt.wikipedia.org/wiki/Hist%C3%B3ria_das_cidades)

No entendimento de Goff (1992), os “burgueses”, são os homens responsáveis pelo desenvolvimento do comércio nas cidades, tornando-a atraente, e enriquecendo por meio dela,

como já foi dito anteriormente. Para Goitia (2010), esta sociedade burguesa que, paulatinamente, se vai desenvolvendo, é o estímulo da cidade medieval.

Dornelles (2001) reforça a relação do comércio com o crescimento da cidade, quando diz que no âmbito restrito das cidades, os artesões e mercadores locais foram os responsáveis mais imediatos para o desenvolvimento do comércio. Eles faziam parte dos grupos de camponeses que aos poucos foram organizando feiras nas portas das muralhas que cercavam as cidades, estabelecendo laços comerciais com o interior citadino, mas também mantendo contato com o mundo rural. Ainda destaca que, as cidades medievais eram também frutos de seu contato com o exterior, frutos das rotas de comércio que se estabeleceram por toda a Europa, ligando o Mediterrâneo dominado pelo comércio italiano ao norte da Europa, território dominado comercialmente pela Liga Hanseática – a cidade é a encruzilhada de estradas.

Com o crescimento da população, se faz necessário a ampliação das cidades. Neste contexto Goff (1992 ) compreende que o aumento do perímetro das muralhas, o aparecimento de burgos e subúrbios, a multiplicação das paróquias, dos conventos e das casas permitem concluir por um considerável crescimento urbano e sugerir reposições.

Portanto, com o fortalecimento económico da burguesia, Goff (1992) diz que uma parte da nova população vem morar nas cidades, gerando com isso, conseqüentemente, uma necessidade de mais espaços fortificados.

De acordo com Benévolo (1997), a cidade fortificada da Idade Média - a qual se adapta bem o nome burgo - é por demais pequena para acolhê-los; formam-se, assim, diante das portas outros estabelecimentos, que se chamam subúrbios e em breve se tornam maiores que o núcleo original. É necessário construir um novo cinturão de muros, incluindo os subúrbios e as outras instalações (igrejas, abadias, castelos) fora do velho recinto. A nova cidade assim formada continua a crescer da mesma forma, e constrói outros cinturões de muros cada vez mais amplos.

Segundo Goitia (2010), a necessidade desta muralha, Figura 17, que é característica da cidade medieval, esteve em muitos casos, na causa da origem das finanças municipais. Esta contribuição adquiriu rapidamente caráter obrigatório, e tornou-se extensiva, além da fortificação, a outras obras comuns, como a manutenção das vias públicas. Quem não se submetia a esta contribuição era expulso da cidade e perdia seus direitos. A cidade, portanto, acabou por adquirir uma personalidade legal que estava acima dos seus membros. Era uma comuna com personalidade jurídica própria e independente.

Os subúrbios crescem, muito além do núcleo original, ou seja, a burguesia através do comércio atrai mais pessoas, daí então a cidade cresce com suas muralhas. Mais uma vez fica bem caracterizado que os burgueses são responsáveis pelo comércio e crescimento das cidades.



Figura 17 – Muralhas de uma Cidade Medieval.  
Fonte: Goitia (2010).

De acordo com Carvalho (1989), o mercado medieval urbano funcionava como o sítio central do abastecimento da povoação e das suas gentes, o local onde o habitante podia encontrar os gêneros de primeiras necessidades. Paralelamente existia a feira. Ela foi um dos principais fatores de crescimento urbano e manteve-se durante medievalidade como um lugar de decisiva importância económica. O autor ainda diz que, o comércio interno foi um dos pilares em que assentava a vida urbana.

A cidade medieval pode também ser considerada fruto da Revolução Comercial, é o que defende (Lopez, 1976), e sem sombra de dúvida a questão económica é de exemplar relevância na história ocidental e no desenvolvimento europeu nos séculos seguintes. Contudo, a cidade do medievo é responsável pelo desenvolvimento de muitos outros elementos que se tornaram marca da cultura e sociedade ocidental.

### 3.3.2. A CIDADE INDUSTRIAL

A última modificação fundamental que as cidades sofreram nos tempos modernos foi ocasionada por essa complexa série de acontecimentos a que se tem chamado de revolução industrial, embora, na realidade, não tenha sido só estritamente industrial, mas também uma revolução na agricultura, nos meios de transporte e comunicação e nas ideias económicas e sociais (Goitia, 2010).

Embora as cidades existam antes da indústria, foi com a revolução industrial e todos os seus mecanismos que se iniciou o processo que culminaria com as atividades urbanas sobrepujando às rurais, e consolidando a cidade como o lócus de suas interações (Araújo, 2011b).

Última e fundamental mudança das cidades foi gerada por uma complexidade de acontecimentos a que se denominou "Revolução Industrial". Para Harouel (1990), a revolução industrial é quase

imediatamente seguida por um explosivo crescimento demográfico das cidades, primeiro na Inglaterra, seguida pela França e Alemanha. Após 1850, enquanto a população mundial quadruplica, a população urbana se multiplica por dez. Esse grande crescimento da população urbana é consequência de progressos científicos e técnicos realizados a partir da metade do século XVIII.

Devido a grande influência da indústria, sobre o comportamento da sociedade europeia, Munford (1982), afirma que a fábrica fica sendo o principal elemento desse novo e complexo meio urbano. O mesmo autor afirma que os centros comerciais e industriais europeus contavam com a tecnologia de acessibilidades, porém, com moradias fundamentadas em cortiços mal cheirosos.

Fica claro na afirmação de Munford (1982), que tanto a atividade comercial como a indústria geram impactos nas habitações dos operários, ou seja, há uma não correspondência na parte edificada da cidade, voltada para os trabalhadores.

Na Inglaterra, principalmente o desenvolvimento das indústrias e a sua concentração em grandes oficinas atraíram muitas famílias dos distritos agrícolas para os distritos mineiros, dando origem a novas cidades; neste período também muito das cidades antigas cresceram desmedidamente (Oliveira, 2009).

O que entendemos que as atividades económicas influenciam no surgimento e crescimento de novas cidades.

Novamente o autor evidencia a relação entre a indústria, o descaso com a qualidade de vida e a interferência no tecido urbano da cidade, quando afirma que o adensamento e a extensão sem precedentes dos bairros operários tornam quase impossível o escoamento dos detritos; ao longo das ruas correm águas servidas e esgotos a descoberto, e qualquer recanto está cheio de amontoados de lixo e imundices. Os bairros residenciais são construídos preferencialmente próximos dos locais de trabalho, pelo que as casas e as oficinas ficam amiúde em contato, alternando-se sem qualquer ordem e perturbando-se mutuamente.

Ao nível das ideias, os primeiros intelectuais a estudar e a propor formas para corrigir os males da cidade industrial polarizaram-se em dois extremos: ou se defendia a necessidade de recomeçar do princípio, contrapondo à cidade existente, novas formas de convivência ditadas exclusivamente pela teoria, ou se procurava resolver os problemas singulares e remediar os inconvenientes isoladamente, sem ter em conta suas conexões e sem ter uma visão global do novo organismo citadino (Abiko, Almeida, e Barreiros, 1995).

#### 3.3.2.1. Configurações das primeiras vilas operárias

A partir do século XIX surgiram vários modelos de desenvolvimento urbano, em busca de solução para os problemas decorrentes do grande processo de urbanização das cidades europeias, na tentativa de se criar a cidade ideal, tidos como teorias, que se tornaram utópicas, a exemplo das ideias de Fourier, com o falanstério, de Howard que idealizava a Cidade-Jardim, e de Tony Garnier, com a teoria da cidade (Choay, 1965).

O mesmo autor afirma que naquela época, grandes cidades como Londres e Paris, apresentavam crescimento populacional bastante acelerado, no período da Revolução Industrial, quando grandes contingentes populacionais migravam do campo para a cidade em busca de trabalho, e então se criaram grandes aglomerados populacionais nos quais as pessoas que pertenciam à classe operária viviam em péssimas condições de vida, principalmente de higiene, muitas delas sem ter onde morar, ou habitando em locais insalubres e desconfortáveis. Houve então a partir daí uma grande discussão em diversas áreas do conhecimento na busca por soluções para estes chamados “problemas urbanos”. Naquela época, da revolução industrial, dos movimentos sociais e dos racionalismos que emergiam ainda não se tinha um conceito de Urbanismo aprimorado, e nem o



mesmo era considerado como uma área do conhecimento ou ciência de organização dos espaços urbanos, o que só acontece alguns anos depois, no início do século.

As primeiras cidades-industriais foram as vilas operárias construídas, no século XIX, junto às fábricas a partir do pensamento progressista de Owen, Fourier e Godin e da prática de Owen em New Lanark (Choay,1965).

De acordo com Andrade (2009), as primeiras iniciativas na Inglaterra de empreendimentos habitacionais em harmonia com a paisagem ocorreram na fase pré-urbanista do século XIX, e foram desenvolvidas por empresários filantrópicos, preocupados com a qualidade de vida de seus empregados.

Entre elas, a vila modelo de New Lanark de Robert Owen (1817) como mostra a Figura 18 e a Foto 2, o palácio social de Fourier (1822) e a vila de Saltaire de Sir Titus Salt (1851), Figura 19 e Foto 3.

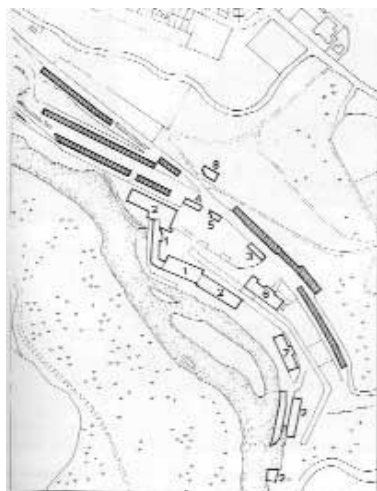


Figura 18- Planta da Vila New Lanark de Robert Owen (1817).  
Fonte: <http://pt.scribd.com/doc/46955707/AULA-2-IPOG-PRATICAS-URBANISTICAS-SEculo-XVIII-E-SEculo-XIX>



Foto 2 - Vista aérea da Vila New Lanark  
Fonte: <http://pt.scribd.com/doc/46955707/AULA-2-IPOG-PRATICAS-URBANISTICAS-SEculo-XVIII-E-SEculo-XIX>

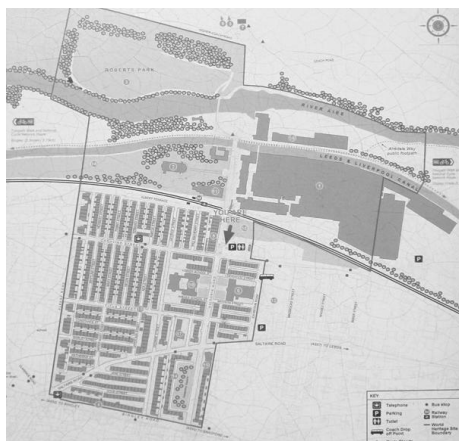


Figura 19- Plano de Vila de Saltaire de Sir Titus Salt (1851).  
Fonte: <http://greyink.com.au/2011/12/08/welfare-capitalism/>



Foto 3 - vista geral da vila residencial da Vila de Saltaire  
Fonte: [http://www.eesc.usp.br/nomads/SAP5846/mono\\_Monica.pdf](http://www.eesc.usp.br/nomads/SAP5846/mono_Monica.pdf)

De acordo com Benévolo (1997), a experiência concreta do industrial se deu em 1825, com a fundação de uma comunidade modelo no Estado da Pennsylvânia, Estados Unidos. New Harmony, Figura 20, denominação dada pelo próprio idealizador, Robert Owen. Fora construída em 30.000 acres de terra sendo dotados de habitações, edifícios públicos, escolas, bibliotecas, armazéns, lavandaria, estabelecimentos industriais, matadouro e moinho entre outras edificações necessárias ao seu pleno funcionamento autônomo.



Figura 20 - Ilustração de New Harmony com as edificações residenciais contornando sua forma regular e as edificações que completavam seu programa de necessidades.  
Fonte: Cunha (2008 ).

Choay (1965) refere-se à comunidade elaborada por Owen como um modelo de convivência ideal: uma cidadezinha para uma comunidade restrita, que trabalhe coletivamente no campo e na oficina e que seja autossuficiente, possuindo dentro de si todos os serviços necessários. Depois de várias tentativas surge New Harmony, em Indiana nos Estados Unidos. A mesma autora afirma que deste modo, Owen acreditou ser possível não apenas estabelecer uma ordem urbana, mas favorecer a formação de um “homem novo” a partir de um “novo habitat”.

Benévolo (1997) lembra que concomitantemente, compartilhando da ideologia planejadora de Owen, o francês Charles Fourier propôs também um espaço inteiramente planejado como solução para a cidade industrial. Fourier, porém, baseou-se em um sistema filosófico e político desenvolvido por ele mesmo para propor um grande edifício onde as relações entre os homens pudessem ser otimizadas. Choay (1965) afirma que, Fourier ao entender a diversidade de posições sociais e de funções da cidade como um problema, projetou um edifício monumental onde um número máximo de pessoas – cerca de 1620 - deveria se alojar de forma a ativar um modo ideal de ocorrência das relações entre os diversos papéis exercidos por elas na sociedade. Propunha assim a coexistência das múltiplas funções em um espaço rigorosamente organizado ao qual deu o nome de Falanstério, Figura 21.



Figura 21 – Ilustração do Falanstério de Fourier: um edifício regular onde seria possível desenvolver um modo de produção e consumo em que os homens desenvolveriam suas capacidades de maneira adequada e menos egoísta melhorando as condições de vida em sociedade.  
Fonte: Cunha (2008 ).

Segundo Benévolo (1997), o modelo de Fourier constituiu-se como uma espécie de “edifício-cidade” e não propriamente como uma aldeia de cooperação como no caso de Owen. O próprio Fourier descreveu-o minuciosamente como um palácio monumental em forma de ferradura tal como Versailles, com um pátio central e vários pátios menores. Nele, a vida deveria desenvolver-se “como em um grande hotel, com os velhos alojados no térreo, as crianças no mezanino e os adultos nos andares superiores”. Por meio de uma análise das funções humanas, seu idealizador teria chegado até mesmo a localizar separadamente as diversas formas de trabalho - industrial liberal e agrícola - em áreas setorializadas (Choay, 1965). A autora afirma que [...] o espaço urbano é traçado conforme uma análise das funções humanas. Uma classificação rigorosa instala em locais distintos o habitat, o trabalho, a cultura e o lazer. Assim, a forma de vida proposta através do Falanstério não só “corrigiria os defeitos” da cidade real como ofereceria à sociedade industrial uma ordem material dotada de qualidade estética e funcional.

Muitas outras vilas operárias, vieram depois com o objetivo de melhorar a vida dos trabalhadores, entre elas estão Bourniville, Figura 22 e Port Sunlight Figura 23.

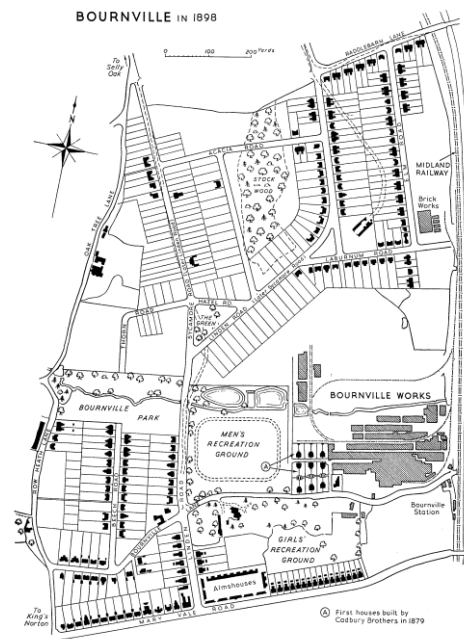


Figura 22 - Bournville (construído a partir de 1894 pela fábrica de chocolates Cadbury).  
Fonte: <http://www.british-history.ac.uk/report.aspx?compid=22961>

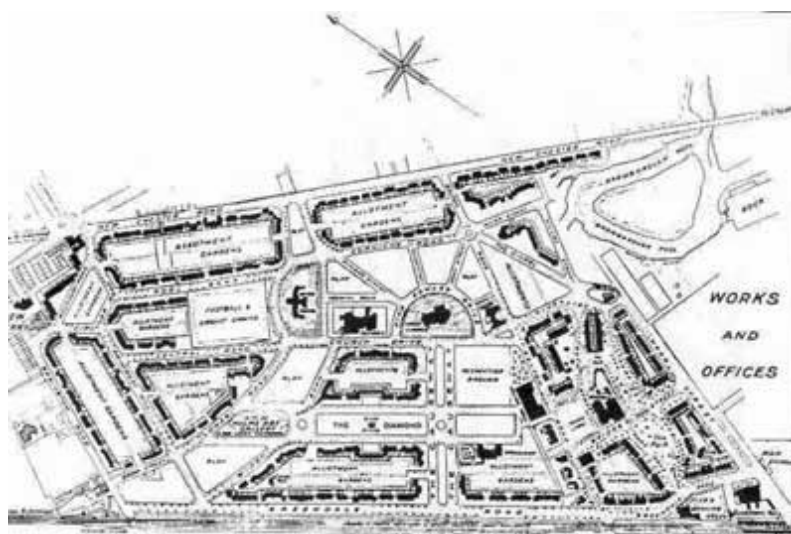


Figura 23 - Port Sunlight (criado a partir de 1888 pela indústria de sabonetes Lever).  
Fonte: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/04.042/637>

Para Choay (1965), Bournville e Port Sunlight Village, foram assentamentos situados próximos às indústrias para proporcionar melhores condições de vida aos trabalhadores. Todas as implantações e construções foram custeadas pelos industriais sem expectativas de retorno financeiro.

De acordo com Newton citado por (Choay, 1965), o desenho de Port Sunlight Village foi pensado em moradias com jardins individuais e grandes áreas de espaços públicos abertos, com áreas de estacionamento, talvez a primeira ideia de superblocs identificados posteriormente em Radburn nos EUA, Figura 24.

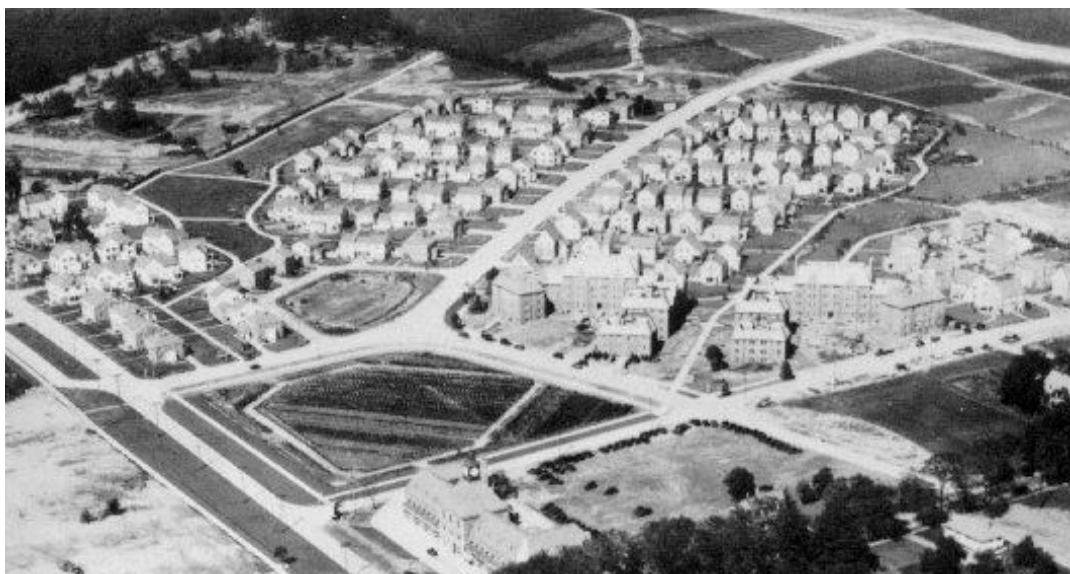


Figura 24 – Radburn, uma comunidade planejada, foi iniciada em 1929, desenvolvida por Clarence Stein e Henry Wright. O conceito de "cidade nova" cresceu a partir das comunidades mais antigas planejadas na Europa e no trabalho de Ebenezer Howard e Geddes Patrick.

Fonte: <http://www.radburn.org/geninfo/radburn-intro.html>

Para Correia (2001), a incorporação dos padrões urbanísticos associados ao modelo Cidade-Jardim tem longa tradição na história dos núcleos empresariais criados por fábricas e empresas de minério. Os núcleos fabris ingleses de Bromborough Pool, Figura 25 (fundado em 1853 pela fábrica de velas e lubrificantes Prices's Patent Candle Company), Port Sunlight (criado a partir de 1888 pela indústria de sabonetes Lever) e Bournville (construído a partir de 1894 pela fábrica de chocolates Cadbury), com seu tamanho limitado, suas generosas provisões de espaços verdes, suas casas dotadas de generosos jardins e, no caso dos dois últimos, com traçado urbano solidário com as linhas do relevo, são precursores do modelo espacial adotado em Cidades-Jardim.



Figura 25 - Bromborough Pool (fundado em 1853 pela fábrica de velas e lubrificantes Prices's Patent Candle Company).

Fonte: <http://www.francisfrith.com/bromborough-pool/maps/>

Esta tradição teve continuidade no século XX, em diversos países. New Earswick,



Figura 26, concebida por Unwin e Parker e edificada a partir de 1902 pela fábrica de chocolates Rowntree, é um exemplo relevante na Inglaterra. Kiruna - construído em 1900, na Suécia, com projeto do arquiteto Per Hallman - revela influências da tradição romântica e pitoresca de Olmsted e do movimento das Cidades-Jardim, configurando um plano que tem como ponto de partida a paisagem. Nos Estados Unidos, esta tendência encontrou expressão, por exemplo, nos projetos de expansão e reforma de núcleos fabris elaborados pelo arquiteto-paisagista Earl Draper, no período posterior à Primeira Guerra, dentre os quais o de Chicoppe, construído na Georgia, em 1925, pela Johnson & Johnson (Correia, 1998).

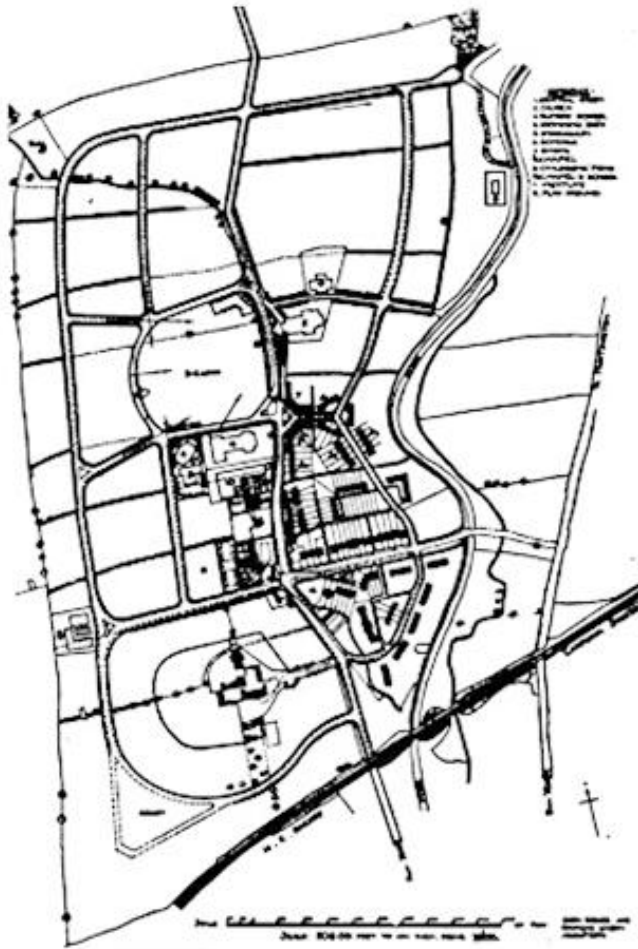


Figura 26 - New Earswick, concebido por Unwin e Parker e edificado a partir de 1902.  
Fonte: [http://yorkutopias.blogspot.pt/2010/01/new-earswick-garden-village-1902\\_14.html](http://yorkutopias.blogspot.pt/2010/01/new-earswick-garden-village-1902_14.html)

Essas vilas foram concebidas de modo a proporcionarem melhores condições de trabalho aos empregados, ao passo que se acreditava que os conjuntos habitacionais desenvolvidos junto às fábricas e implantados próximo ao campo poderiam ter um efeito saudável sobre os trabalhadores o quê, consequentemente, retornaria em benefícios para a indústria (Andrade, 2009).

### 3.3.2.2. Uma concepção nova da forma urbana da cidade

De acordo com Benévolo (1997), o período entre finais do século XIX e inícios do Século XX vê, na verdade, surgir uma profusão de pensares e propostas utópicas reativas à profunda desconfiança face à cidade industrial instalada nos homens de cultura do século XIX.

Para Ferrari (1997), o urbanismo moderno começou com as teorias de Arturo Soria y Mata em 1882 com sua cidade linear; Camilo Sitte em 1889 preocupado com a estética urbana; Ebenezer Howard, 1898 criador da cidade-jardim; Tony Garnier 1901 com a Cidade Industrial; e Patrik Geddes 1915 e suas originais concepções teóricas.

Arturo Soria y Mata, elabora o primeiro modelo teórico de plano urbano linear em 1892. A ideia da Cidade Linear de Arturo Soria y Mata baseia-se na expansão das cidades sobre território rural. O processo de “ruralização da vida urbana e urbanização da vida campestre” (Benévolo, 1997).

Segundo Goitia (2010), a Cidade Linear, Figura 27, é uma fórmula que permite que todas as habitações gozem de oportunidade de circunstâncias análogas; que resolve o problema das comunicações por meio de uma única via [...]; que permite um prolongamento indefinido; e que põe a cidade em contato estreita com o campo visto, que a sua característica linear não permite a concentração de edifícios que lhe voltem às costas.

Para ele, todos os problemas urbanos tinham origem na inadequação na forma da cidade tradicional, dispersa e ineficiente, especulativa e burguesa. Profundamente interessado nas questões de circulação, considerava o transporte um elemento da maior importância, capaz de amenizar os desequilíbrios sociais e minimizar a hierarquização dos espaços da cidade, graças a uma melhor distribuição de serviços. Seu modelo urbano – parcialmente realizado nos arredores de Madri – era organizado segundo dois princípios básicos: a definição de uma largura limitada para a cidade e sua organização horizontal ao longo das linhas férreas. A cidade tradicional seria substituída por uma cidade com limites sempre provisórios no sentido longitudinal, passível de ser prolongada infinitamente (Machado, 2007).

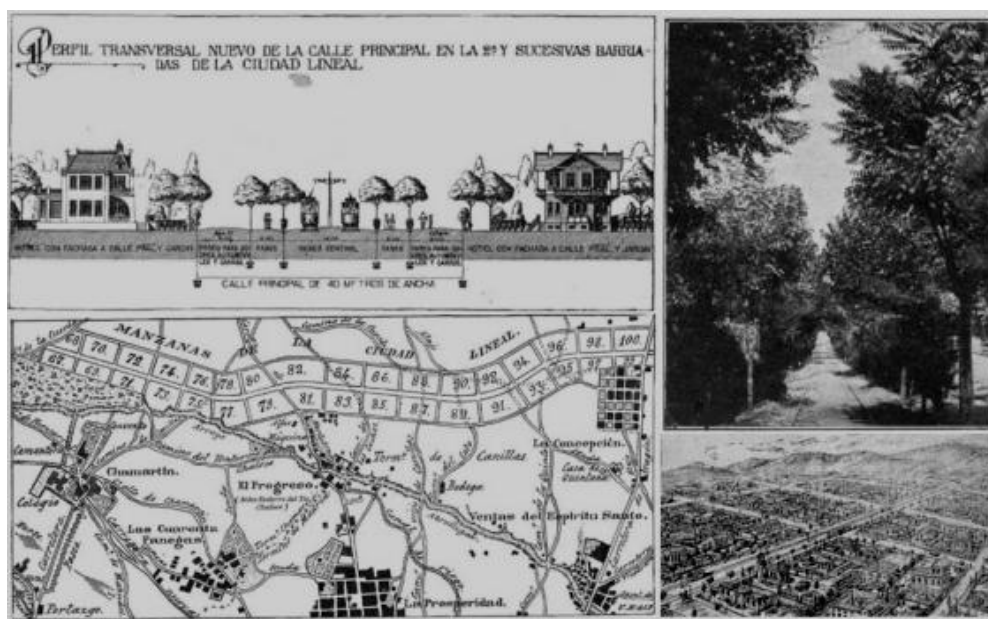


Figura 27 - Cidade Linear de Arturo Soria y Mata. Na esquerda temos o corte em perfil da rua principal da cidade linear e um trecho de sua implantação entre Aragón e Chamartin. À direita uma fotografia da linha férrea no centro da rua principal, a “coluna vertebral” da cidade, e uma perspectiva feita pela Companhia Madrileña de Urbanización. O projeto chegou a ser concretizado em Madri.

Fonte: Rodrigues (2006).

A estrada de ferro passa a ser uma realidade, o transporte se desenvolve, e consequentemente surgem mudanças na morfologia das cidades.

De acordo com Rodrigues (2006), a influência das estradas de ferro no espaço intraurbano chega a se concretizar em propostas urbanísticas em fins do século XIX e primeira metade do XX quando, ao valorizarem a questão dos transportes, principalmente o ferroviário (mas também o rodoviário e

fluvial) gerou propostas fundamentadas em uma concepção inteiramente nova da cidade: a “cidade linear” de Arturo Soria y Mata, em 1882, a “Cidade-Jardim” de Ebenezer Howard, em 1898, a “Cidade Industrial” de Tony Garnier, em 1912, “os três estabelecimentos humanos” de Le Corbusier, no início do século XX, e as “Sotgorots” dos desurbanistas na União Soviética na década de 1920.

Na Inglaterra, a proposta utópica de Ebenezer Howard, a Cidade-Jardim, também tinha claras preocupações com a mobilidade dos fluxos urbanos. De acordo com Hall (1998), o elemento articulador dos seus centros autossuficientes é um complexo sistema de canais e linhas férreas, que fornecem em grande parte a estrutura de transporte e a cidade social policêntrica, Figura 28.

O diagrama mostra uma seção esquemática da proposta de Howard para a Cidade-Jardim (1898). A partir do jardim central estão as edificações públicas, o parque central, o Palácio de Cristal, área residencial dividida em duas pela Grande Avenida, as indústrias e galpões e a via-férrea. Interpretado a partir do diagrama original e do texto contidos em Howard (1996).

Nesta mesma direção, Ferrari (1997), diz que a planta da cidade compõe-se de uma praça circular central, algumas ruas concêntricas à praça e algumas ruas radiais. A cada anel de casas segue-se outro ocupado por jardins e assim sucessivamente. A natureza deve estar sempre presente na cidade, a essa altura corresponde a uma população de 32.000 habitantes, aproximadamente.

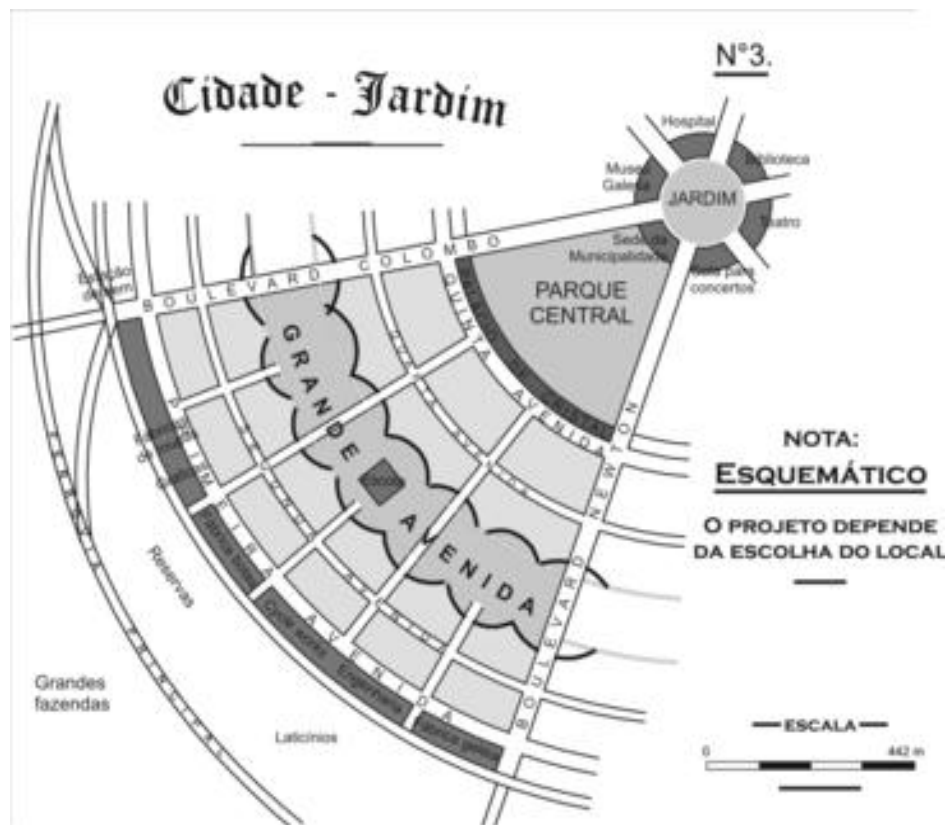


Figura 28 - Distrito e centro da Cidade-Jardim (seção esquemática).

Fonte: <http://www.urbanidades.arq.br/bancodeimagens/displayimage.php?album=5&pos=0>

Outras cidades surgiram segundo o conceito da Cidade-Jardim de Howard, como é o caso da cidade de Letchworth e Welwyn.

A primeira Cidade-Jardim, Letchworth, Figura 29, foi projetada em 1903 com traçado simples, claro e informal, diferentemente de configurações geométricas rigorosas de tradição clássica renascentista, com um centro urbano elevado composto de árvores de porte e edifícios municipais,



próximo à estação. Essa cidade foi dividida em regiões de 5.000 habitantes com suas próprias infraestruturas (Andrade, 2003).

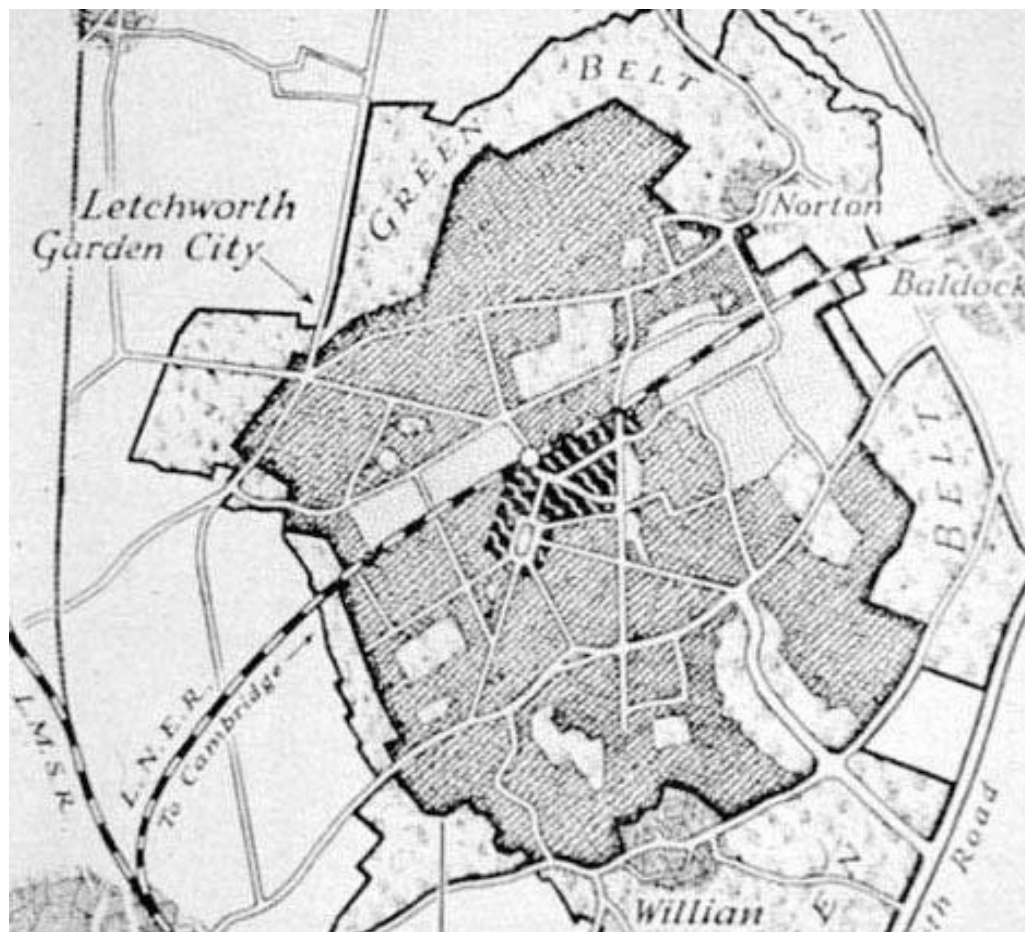


Figura 29 - Planta de Letchworth (1903) – realizada pelo engenheiro Unwin segundo os diagramas da Cidade-Jardim de Ebenezer Howard de 1898.  
Fonte: Batista (2008).

De acordo com Machado (2007), Unwin e Parker conceberam uma cidade organizada segundo zonas de atividades – residencial, industrial, comercial e o centro cívico – e permeada por jardins, cuja implantação deu-se de forma articulada com a ferrovia. O crescimento urbano deveria ser limitado por um cinturão verde, destinado à produção agrícola. O tratamento dado à área residencial faria escola: as casas de Letchworth foram implantadas “recuadas do alinhamento do terreno, com jardins fronteiriços; passeios com grama, arbustos e árvores; assim como o sistema de ruas secundárias de acesso em *cul-de-sac*”.

No entendimento de Rainha (2007), o que Unwin e Parker fizeram para Letchworth, foi dar às ideias de Howard uma expressão que era totalmente não ameaçadora e que tinha sido artisticamente desenhada para evocar o típico pitoresco das vilas rurais inglesas. A Cidade-Jardim teria um ambiente dominado por superfícies arborizadas, plantadas a ajardinadas que permitiriam o máximo acesso visual e físico a todos os espaços. Mas Unwin continua a morfologia tradicional, introduzindo-lhe alterações que abrem novas pistas e preparam algumas ideias modernas. Antecipando a unidade de vizinhança, Unwin procura construir pequenas comunidades humanas, pesquisando novas tipologias urbanas como o “close”, ou o impasse - equipamento de edifícios que envolvem um terminal que parte da rua Welwyn, Foto 4 e Figura 30, e a segunda Cidade-Jardim

projetada por Louis de Soissons em 1920, foi uma ousadia de Howard de planeamento regional visto que havia uma impossibilidade de se desenvolver uma política urbana abrangente e de âmbito nacional. Uma das características mais felizes de Soissons para Welwyn foi o cuidado com a preservação das condições ambientais, projetando amplos espaços verdes para recreação, principalmente na periferia da cidade central, ao longo dos limites dos cinturões agrícolas (Andrade, 2003).

Planeada para 40.000 a 50.000 habitantes, a divisão da Cidade-Jardim em quatro partes aproximadamente dois terços da superfície total foram destinados à zona residencial.



Foto 4 - Vista aérea da segunda Cidade-Jardim construída na Inglaterra, Welwyn (1920).

Fonte: <http://www.urbanidades.arq.br/bancodeimagens/displayimage.php?album=5&pos=7>

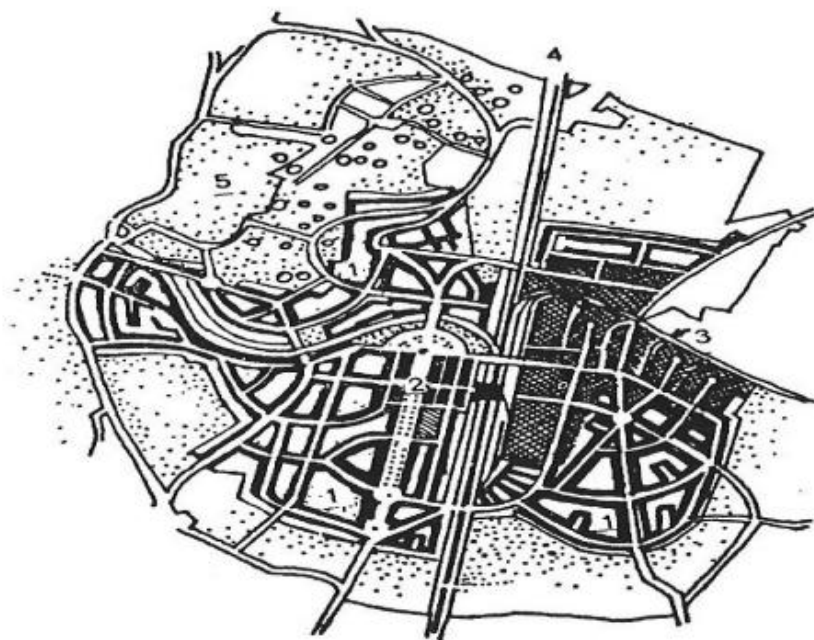


Figura 30- Cidade-Jardim de Welwyn, aproximadamente a 30 Km de Londres (Welwyn Garden City), 1920. Segunda cidade projetada por Ebenezer Howard.  
Fonte: <http://www.urbanidades.arq.br/bancodeimagens/displayimage.php?album=5&pos=0>

Em 1928, segundo Andrade (2003), Clarence Stein, em sintonia com as ideias de Howard, projetou Radburn, com as moradias e jardins individuais, ruas em *cul-de-sac* com separação de pedestres e veículos através dos superblocks. Os acessos ao centro comunitário, à escola, aos playgrounds podem ser feitos por pedestres e são compostos por um sistema de caminhos interceptados pelos parques, repercutindo bem a ideia de unidades de vizinhança. Embora tenham sido projetados, não tem indústrias e nem cinturão agrícola. Por isso, a partir dessa época, os subúrbios jardins expandem-se nos EUA de maneira unilateral, sem conteúdo social.

A proposta anarquista do francês Tony Garnier, a Cidade Industrial do ano de 1918, Figura 31, abolia do centro urbano os símbolos da repressão burguesa, como as delegacias de polícia, tribunais, prisões e igrejas. A redenção social da população, um vasto edifício de proporções monumentais, nada mais era do que uma estação ferroviária com capacidade para reunir mais de 3.000 cidadãos (Hall, 1998).

Paralelamente, se sente cada vez mais uma necessidade de regulamentar e regularizar a convivência da indústria com a cidade, para que a sua relação de interdependência quebrasse o ciclo de negativismo e parasitismo. Surgem por isso várias ideias e até algumas idealizações construídas do que deve ser a cidade industrial.

Neste contexto, é importante considerar o estudo Tony Garnier, primeiro porque assume a Cidade Industrial, como continuação da cidade existente e por isso considera que o núcleo central deverá ser sempre uma cidade antiga de pequenas dimensões. Segundo porque ao criar a sua cidade desta forma remete para uma organização urbana por zoneamento, antecipando os princípios apresentados pelos CIAMs na Carta de Atenas de 1933. E ainda se deve destacar o facto de ser uma cidade pensada como centro regional médio, que aponta para uma população de 35.000 habitantes, o que permitia um planeamento de baixa densidade, onde todo o espaço construído se deve traduzir em área verde (Frampton, 2000).

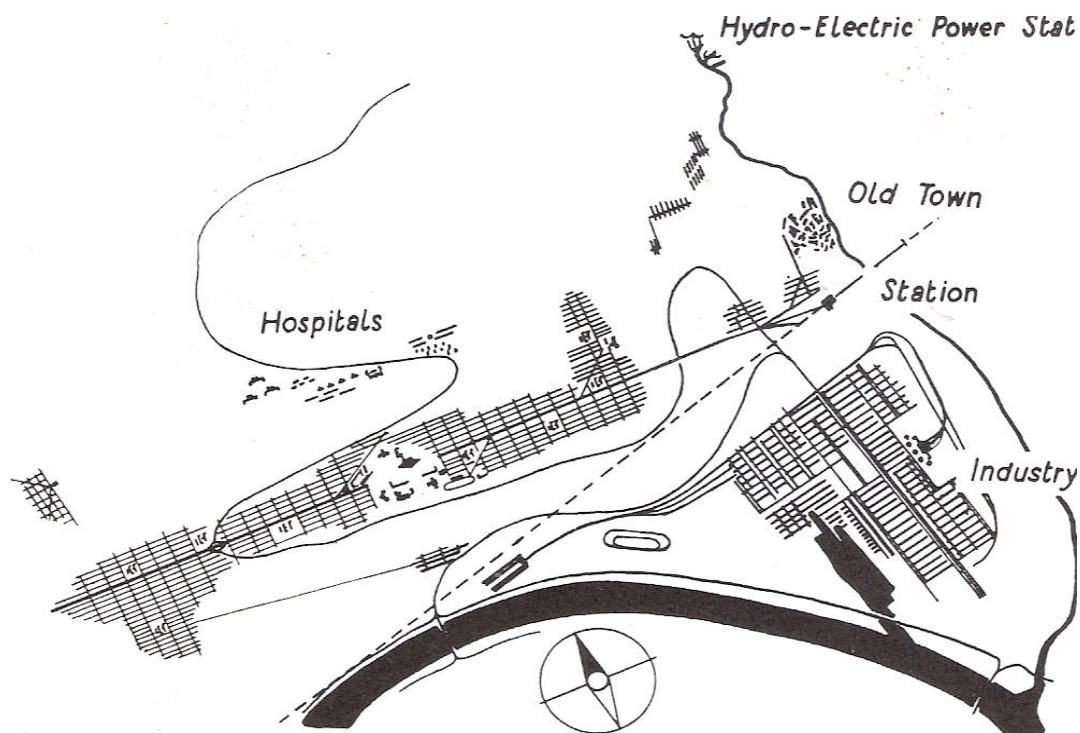


Figura 31- Plano da Cidade Industrial, de Tony Garnier.

Fonte: <http://www.arquitetonico.ufsc.br/cidade-e-utopia-%E2%80%93-novos-modelos-sociais-e-espaciais>.

São encontrados ecos do projeto de Aturo Soryia no início do século XX na proposta dos “três estabelecimentos humanos” de Le Corbusier. Uma de suas proposições era o “Centro Linear Industrial”, que tem visíveis aproximações com a “Cidade Linear”. De acordo com Corbusier (1979), o Centro Linear Industrial se estrutura a partir de um sistema de transporte ferroviário, rodoviário e fluvial. As indústrias alinhar-se-iam a essa estrutura viária de escoamento. Paralela às indústrias, estariam às habitações, integradas a outro sistema de transporte, também acompanhando essa estrutura.

Rodrigues (2006) observa em sua dissertação que a essa articulação do planejamento urbano com o planejamento territorial se concretizará em várias propostas urbanas de fins do século XIX e início do século XX que pensaram a ferrovia como um dos principais elementos de organização do tecido urbano: a “Cidade Linear” de Arturo Sorya y Mata a “Cidade-Jardim” de Ebenezer Howard, a “Cidade Industrial” de Tony Garnier, os “três estabelecimentos humanos” de Le Corbusier e as “Sotgorots” dos desurbanistas da União Soviética.

### 3.3.3 A CIDADE MODERNA

#### 3.3.3.1. Rumo a uma nova configuração Urbana – A carta de Atenas

Ao iniciar-se o século XX, a Cité Industrielle de Tony Garnier anunciou os CIAMs, a Carta de Atenas e a cidade funcionalista, delineando um modelo urbanístico progressista para as cidades soviéticas e algumas cidades-industriais alemãs. A maioria destas últimas, porém, tinham também atributos culturalistas, como por exemplo, os jardins públicos inseridos na malha de castrum romano, contribuição do período nazista resgatando o romantismo folclórico germânico; é o caso de Salzgitter (Choay, 1965).

Na história das cidades, as imagens de perfeição têm produzido paradigmas como resultado de um desejo utópico de ordenamento e organização do espaço. Um dos paradigmas que talvez tenha influência sem precedentes foi a Carta de Atenas de 1933, resultado do IV CIAM (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna). O documento preconizava a organização da cidade a partir de quatro funções básicas: *trabalhar, habitar, circular e cultivar o corpo e o espírito*, basicamente o germen da ideia da zonificação (Kanashiro, 2004).

A Carta de Atenas, do CIAM de 1933, constitui um intento ao interpretar as questões da cidade sob a ação do capitalismo; propunha um caminho novo, considerando a ciência, a tecnologia e exprimindo, pela primeira vez, algumas ideias gerais acerca da planificação urbana; fazia uma nova relação entre o objetivo e a forma. Pela primeira vez, a arquitetura foi ficando isolada entre outras artes plásticas e aproximou-se da situação social (Queiroz, 2003).

Conforme Irazábal (2001), a Carta de Atenas foi formulada por um grupo internacional de arquitetos urbanistas, logo após uma série de congressos nos quais se debateu como o modelo da arquitetura moderna poderia responder aos problemas causados pelo rápido crescimento das cidades. Este grupo de profissionais finalizou a Carta de Atenas, no V Congresso do CIAM, depois de haverem analisado um total de 33 cidades de diversos climas do mundo.

De acordo com Dias (2006), no começo do modernismo, muitas teorias urbanísticas que têm como base a Carta de Atenas, dividem a cidade em zonas: trabalho, moradia e diversão. A cidade, e a arquitetura, relacionam-se à metáfora da máquina. Esta é a importância resultante da extrema desorganização espacial reinante nas cidades resultantes da Revolução Industrial. A cidade ressignifica-se, ordena-se.

Para a elaboração da Carta de Atenas, partiu-se da premissa que as transformações das estruturas sociais e da ordem econômica deveriam ter uma correspondência com a transformação do fenômeno arquitetônico. Nesse contexto, o urbanismo era uma das chaves para uma mudança qualitativa da sociedade e da vida humana.

A Carta de Atenas sintetiza o conteúdo do Urbanismo Racionalista, também chamado de Urbanismo Funcionalista, o qual supunha a obrigatoriedade do planejamento regional e intra urbano, a submissão da propriedade privada do solo urbano aos interesses coletivos, a industrialização dos componentes e a padronização das construções, a edificação concentrada, porém adequadamente relacionada com amplas áreas de vegetação. Admite ainda o uso intensivo da técnica moderna na organização das cidades, o zoneamento funcional, a separação da circulação de veículos e pedestres, a eliminação da rua corredor e uma estética geometrizar (Abiko, Almeida, e Barreiros, 1995).

Ainda os mesmos autores, dizem que esses técnicos insistem particularmente no facto de que 'construir' é uma atividade elementar do homem, ligada intimamente à evolução da vida. Um dos principais fundamentos da Carta de Atenas estabelece que a cidade é parte de um conjunto econômico, social e político, que constitui a Região. [...] Não se pode abordar um problema de urbanismo sem referência constante aos elementos constitutivos da Região.

### 3.3.3.2. Traçados urbanos com base na carta de Atenas - Chandigarh e Brasília

Com base na Carta de Atenas há alguns planos urbanísticos como, por exemplo, os que foram propostos para a França, Japão, Estados Unidos, Rio de Janeiro e Argel, no entanto, somente Chandigarh e Brasília foram as únicas cidades inteiramente projetadas de acordo com os princípios da Carta de Atenas.

No entendimento de Abiko, Almeida, e Barreiros (1995), Brasília, projeto de Lúcio Costa, é o resultado acabado de um urbanismo que tem como origem a Carta de Atenas: zonas urbanas bem definidas e separadas (edifícios públicos, setor residencial, hoteleiro, comercial, bancário), grandes espaços entre as edificações, circulação bem definida e eficiente. A cidade de Chandighard na Índia, um projeto de Le Corbusier, é também outro exemplo deste urbanismo racionalista-progressista.

Para Queiroz (2003), a aproximação de Chandigar com as cidades brasileiras, e mais propriamente com Brasília, decorre delas terem sido constituídas originalmente como factos primários – pelo entendimento de Rossi –, pois foram projetos antes de se materializarem em núcleos urbanos, além da expectativa contida no sentido de Cidade Ideal [...].

Segundo Dias (2006), Chandigar e Brasília, encomendadas pelos presidentes da Índia e do Brasil (Jawaharal Nehru, e Juscelino Kubitschek), a primeira a Le Corbusier, a segunda a Niemeyer e Lúcio Costa, respectivamente, são os exemplos máximos do urbanismo progressista. Edifícios públicos gigantescos, que dominam imensos espaços vazios, e conjuntos habitacionais semelhantes aos que podem ser encontrados (pela forma e concepção) em Paris, Moscou ou Singapura.

Em sua dissertação de mestrado, Machado (2007) explica a forma do plano de Brasília, Figura 32, onde diz que tudo parte do cruzamento de dois eixos viários – o longitudinal, o Eixo Rodoviário-residencial, levemente arqueado tendo ao longo a zona residencial situada, e o transversal, o Eixo Monumental, com a disposição do centro cívico da administração federal, dos setores culturais e de diversão e do setor da administração municipal, o arquiteto foi ordenando e dispondo a sua cidade com uma conceção morfológica modelar.

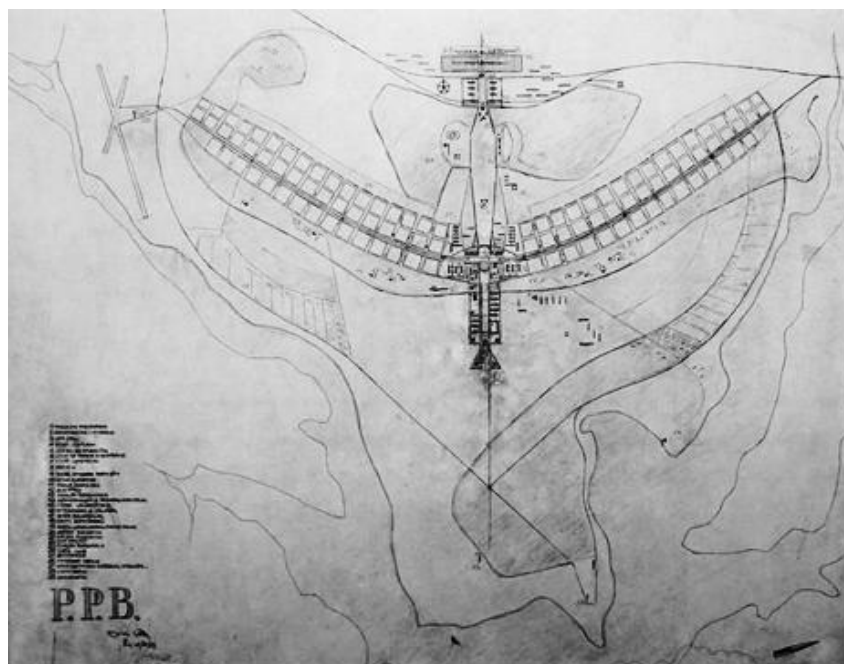


Figura 32 - Figura -Croqui apresentado por Lúcio Costa no concurso para escolha do "Plano Piloto" de Brasília.

Fonte: Machado (2007).

De acordo com Maia (2002), entre 1951 e 1965, foi encomendado à Le Corbusier o planeamento de Chandigarh, Figura 33 e Figura 34 capital de uma região autónoma, que deveria se tornar símbolo da Índia moderna. Le Corbusier impôs uma retícula de vias de passagem sobre uma superfície de aproximadamente 100 hectares. Estas separavam os bairros residenciais para 150.000

pessoas, onde cada uma das 13 etnias da sociedade indiana viveria segregada. Só o equipamento comercial instalado ao longo de um eixo leste-oeste, e o centro cívico localizado em uma posição central, tinha uma utilização comum. O governo foi instalado num bairro separado, a norte da cidade.

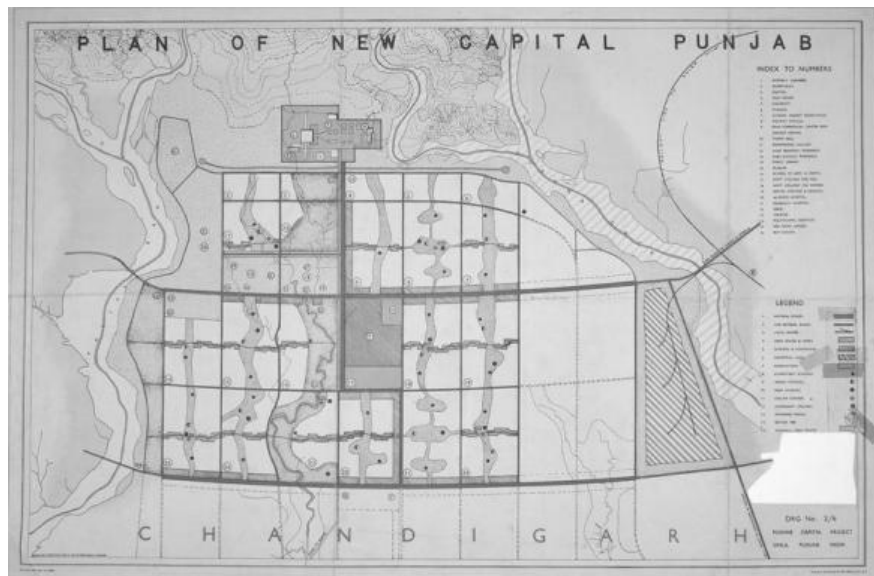


Figura 33- Planta da cidade de Chandigarh (1952-9).

Fonte: [www.fag.edu.br/.../teoria-urbanismo-25-26fev2011-110701232622-...](http://www.fag.edu.br/.../teoria-urbanismo-25-26fev2011-110701232622-...)

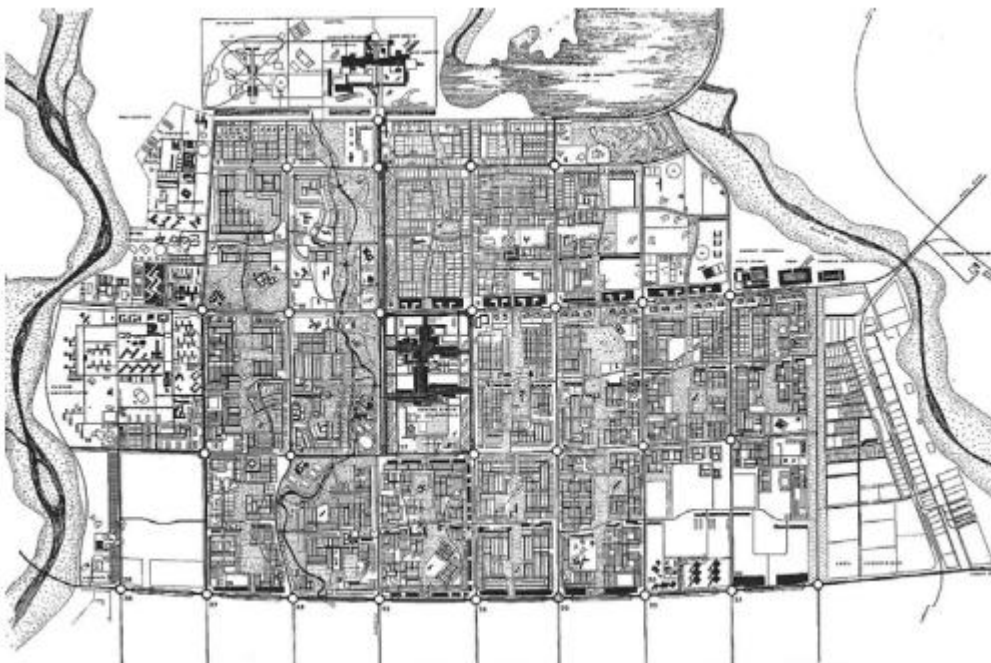


Figura 34 - Planta da Vila de Chandigarh, tal como foi planejada. A negro os edifícios públicos e a tracejado os espaços verdes.

Fonte: Rainha (2007).



### 3.3.4. A CONSTITUIÇÃO DE NOVAS FORMAS ESPACIAIS

#### 3.3.4.1 A transformação urbana e a formação das Megarregiões

A maior transformação urbana de nosso tempo é a formação de Megacidades. Estas são aglomerações de grandes dimensões (10 milhões de habitantes, às vezes mais, às vezes menos), que concentram o essencial do dinamismo económico, tecnológico, social e cultural dos países e que estão conectadas entre si numa escala global. As megacidades se estendem no espaço e formam verdadeiras nebulosas urbanas onde se integram campo e cidade, criatividade e problemas sociais ao mesmo tempo. Mas são os centros nervosos do sistema mundial (Castells, 2000).

A Megacidade indica a constituição de novas formas espaciais, resultantes do impacto da globalização (Castells, 2000). À medida que o mundo se torna mais urbano, a população vai sendo distribuída pelas cidades existentes e as que vão surgindo, muitas delas vão se unindo se transformando em uma única região em consequência dos novos assentamentos. Essas novas configurações assumem a forma de megarregiões corredores urbanos e das cidades-regiões.

De acordo UN-HABITAT (2009), megarregiões são;

Unidades económicas naturais que resultam do crescimento de convergência, e espacial disseminação de áreas metropolitanas geograficamente ligadas e outras aglomerações. São policêntricos aglomerados urbanos cercado por regiões de baixa densidade, eles crescem consideravelmente em geral mais rápido que a população das nações em que elas estão localizadas. Os corredores urbanos, por outro lado, são caracterizados por sistemas lineares dos espaços urbanos ligados através de redes de transporte. Estas estão surgindo em várias partes o mundo, transformando-se em unidades espaciais que são territorialmente e funcionalmente vinculados de forma económica, política, sociocultural, e os sistemas ecológicos.

Estes tipos de cidades estão se tornando os novos motores da economia global e das economias regionais, elas refletem os vínculos que surgem entre a expansão urbana e os novos modelos da atividade económica. Por outro lado, apesar de melhorar a relação de interdependência entre as cidades, há as possibilidades de resultados negativo, gerando um desenvolvimento urbano como também regional de forma desequilibrada em consequência do fortalecimento com centros económicos existentes e não se voltar para um desenvolvimento espacial mais amplo.

As Megacidades são caracterizadas pela grande concentração de população e uma grande produção económica. Megacidades são aquelas com 10 milhões de habitantes ou mais, (Unidas, 2007).

Como exemplos de megarregiões com mais de 10 milhões de habitantes, têm a China, Shenzhen, Guangzhou, possuem uma população com mais de 120 milhões tem, uma estimativa que aponta para que Tóquio-Japão Nagoya, Foto 5, Osaka-Quito-Kobe com 60 milhões em 2015 e no Brasil a megarregião que vai de São Paulo ao Rio de Janeiro acomoda uma população em torno de 43 milhões (UN-HABITAT, 2009).





Foto 5 - Vista aérea da cidade de Nagoya.

Fonte: [http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro: Nagoya\\_uitzicht.jpg](http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Nagoya_uitzicht.jpg)

Hoje as megarregiões estão além da América do Norte e Europa, pois cada vez mais se apresentam na Ásia e também em várias outras regiões pelo mundo a fora. São caracterizadas como cidades que se unem em ritmo acelerado, com grandes concentrações demográficas, grandes mercados e uma vasta capacidade económica, além de uma concentração de atividades com características de inovação.

Diferente das megarregiões, os corredores urbanos se ligam através de vários centros de cidades de tamanhos diferentes por rotas de transporte passando pelo eixo de desenvolvimento, às vezes estas passagens acontecem também por megacidades, desta forma abrangendo as áreas de influência. Como exemplo, temos o corredor industrial de desenvolvimento na Índia entre Mumbai e Delhi, o qual se inicia em Jawaharlal Nehru Port (em Navi Mumbai) percorre uma distância de 1500 quilômetros até Dadri e Tighlakabad (em Delhi). Na África o corredor urbano Ibadan-Lagos-Accran, possui em torno de 600 quilômetros e passa por quatro países (UN-HABITAT, 2009). É considerado como o motor de crescimento económico da região da África ocidental. Estes são apenas dois exemplos entre vários que existem em distintas regiões do mundo.

As cidades-regiões em geral ultrapassam seus limites administrativos, absorvendo outras cidades menores. Também podem absorver áreas de transição urbanas e até áreas rurais, há casos em que são fundidas com cidades de poste médio, resultando em grandes aglomerações. Nos últimos 20/30 anos o efeito de economia de aglomeração e as vantagens comparativas levou muitas dessas cidades a um grande crescimento.

Como exemplo de um grande crescimento, temos a região de Bangkok na Tailândia, Foto 6, segundo previsão deverá crescer, expandindo o seu centro atual a mais de 200 km até o ano de 2020 (UN-HABITAT, 2009).



Foto 6 - Vista aérea da cidade de Bangkok.

Fonte: <http://www.google.com/imgres?um=1&hl=pt>

Com esta nova configuração, megarregiões, corredores urbanos e as cidades-regiões, mostram uma relação entre o crescimento das cidades com os novos padrões de atividades económicas. Caracterizam-se como um sistema regional que vai interferir diretamente na hierarquia de âmbito urbano, portanto a maneira de se administrar, governar estas novas cidades deve ser através de uma gestão urbana inovadora.

De acordo com a visão do banco mundial, três principais problemas identificados nestas novas configurações são:

Coordenação, concebendo o desenvolvimento das cidades em paralelo com o desenvolvimento das regiões e sub-regiões, ao invés de nós isolado no espaço económico, um processo que integra plano metropolitano, regional e mesmo nacional, como parceiros para trabalhar em conjunto; Planos mais amplos para o planeamento regional e desenvolvimento, exigindo a dispersão de funções urbanas específicas (por exemplo, resíduo sólido tratamento, os aeroportos, as competências e os centros de formação) dentro de uma região contínua, ao invés de aglomerá-los em uma grande cidade, e;

Lidar com disparidades fiscais horizontais, e mais especialmente "criar mecanismos de transferência fiscal de recursos entre os governos urbanos em uma região".

### 3.3.4.2. A Cidade Mundial e a relação com o espaço urbano

O termo "cidade-mundial", utilizado pela primeira vez por Patrick Gueddes em 1915, foi retomado com certo destaque por Hall (1966), com sua obra "World Cities". A ideia básica sempre foi a de que, na organização econômica mundial, certas cidades, mais do que outras, teriam maior domínio estratégico por sua posição geográfica, seu potencial de comércio, seu desempenho econômico, sua influência política, e assim por diante.

Com a globalização tornaram-se necessários novos espaços especializados, e os lugares mais apropriados para oferecer tais espaços são as cidades. Daí se criou uma rede mundial de cidades com capacidade para realizar as conexões econômicas pelos "novos" fluxos globais. Como disse (Sassen, 1991):

Esse enfoque nos permite conceber a globalização como constituída por uma rede global de lugares estratégicos que emergem como uma nova geografia de centralidade.

Esses polos urbanos direcionais, as chamadas cidades mundiais ou cidades-regiões globais, com suas complexas redes de empresas, são lugares estratégicos para a produção de funções especializadas, que já não podem ser executadas ou sequer geridas diretamente pelas corporações multinacionais. As cidades deslocam crescentemente sua atenção dos assuntos internos para atividades e locações externas, ganhando consciência da importância, para seu desempenho, de decisões tomadas fora de suas fronteiras (UN-HABITAT, 2009).

De acordo com Lopes (1998), as Cidades Mundiais mantêm as suas características como espaço urbano organizado e funcional, mas assumem novas funções na estrutura econômica global da sociedade em rede. Desta forma, as novas funções, assumidas por elas, criam uma nova realidade econômica e social, e podem interferir no desenvolvimento do espaço urbano provocando a desigualdade e exclusão. Para Castells (2002) as megacidades concentram o melhor e o pior de nossa sociedade, são centros de dinamismo econômico, tecnológico e empresarial, além de inovação cultural e criação de símbolos: São os pontos de conexão do sistema mundial de comunicação.

No mundo globalizado, cujo paradigma é o da competitividade econômica, as cidades que se mantêm na liderança do cenário econômico são aquelas que conseguem apresentar vantagens comparativas para atrair empresas transnacionais e os fluxos internacionais de capital financeiro, mantendo-se assim em evidência na economia globalizada (Ferreira, 2004).

De acordo com Resende e Accorsi (1999), a concentração nas cidades mundiais das atividades que comandam, controlam e coordenam as decisões que determinam o comportamento da economia global, provoca também alterações importantes nos fatores que propiciam o desenvolvimento dessas atividades. Entende que a infraestrutura de comunicações é mais importante do que o acesso físico a insumos e mercados; o ambiente urbano pesa mais do que a disponibilidade de amplos espaços; a existência de uma sólida base científica e tecnológica supera as tradicionais vantagens associadas à disponibilidade de mão de obra qualificada.

Para Lopes (1998), no limiar do século XXI:

[...] o mundo já é uma imensa cidade. Uma cidade modulada em muitas cidades [...] O globo terrestre deixa de parecer um planeta, uma configuração cósmica, para se revelar uma criação humana da atividade social, de algo que se cria e recria no curso da história dos povos, da humanidade [...]. São megalópoles e metrópoles, povoados e vilas, centros e periferias; sempre atados de perto e de longe por estradas, rodovias, ferrovias, linhas aéreas, mídias, empresas, corporações, conglomerados, organizações multilaterais; sempre conectados pelas atividades sociais, econômicas, políticas e culturais. São atividades nas quais se movem o trabalho e o capital, a mulher e o homem, as diferentes etnias,

o migrante e o viajante, o fugitivo e o retirante, o clandestino e o documentado, o turista e o negociante, o aventureiro e o farsante. São muitos e intrincados os tecidos com os quais se tecem a sociedade e a urbanidade, a identidade e a diversidade, a hierarquia e a desigualdade.

Hoje se pode considerar que não há mais isolamento de cidades por todo o mundo. Na visão de Santos (1998), a internacionalização da economia permitiu falar de cidades mundiais, como sendo verdadeiros nós na cadeia de relações múltiplas que dão um arcabouço à vida social do planeta, na verdade, é o espaço inteiro que se mundializou e já não existe um único ponto do globo que se possa considerar como isolado.

A relação entre novas tecnologias e infraestruturas de conexão em rede digital possibilita a formação de novos blocos e alianças sociais e técnicas capazes de gerar políticas urbanas ativas para a conformação das condições de articulação e inserção internacional das megacidades (da semiperiferia) na disputa com o paradigma das cidades globais (BRICS, 2011).

As tecnologias da informação e comunicação são marcos dentro das megacidades, pois dentro das novas dinâmicas destas cidades, deram as possibilidades da nova produção social.

### 3.4. A FORMA URBANA COMO CONSEQUÊNCIA DAS ATIVIDADES ECONÓMICAS NA CIDADE BRASILEIRA

#### 3.4.1. NÚCLEOS URBANOS ORIUNDOS DA ATIVIDADE DE MINERAÇÃO

A zona do ouro e a zona dos diamantes agregam a primeira experiência tipicamente urbana do Brasil, considerando-se a complexidade que caracteriza essa formação, de apropriação e usos diversos de sentido urbano, de modos de vida verdadeiramente urbanos, segundo (Scarlato, 2008).

Dentro desse entendimento, no que respeita à primeira experiência urbana brasileira, Costa (2009), afirma que surgiram diversos núcleos oriundos do minério como atividade principal e de atividades subsidiárias a ela, como os deslocamentos dos tropeiros (tropas) e a própria pecuárias. Ao ativar a circulação, a mineração exigia que a implantação dos núcleos se desse em sítios estrategicamente escolhidos, formando um rosário de povoados pelos principais caminhos que ligavam o litoral às minas mais distantes de Goiás, Mato Grosso e do Planalto de Diamantina. A Figura 35 mostra um exemplo de núcleos de arraiais distribuídos por uma região.

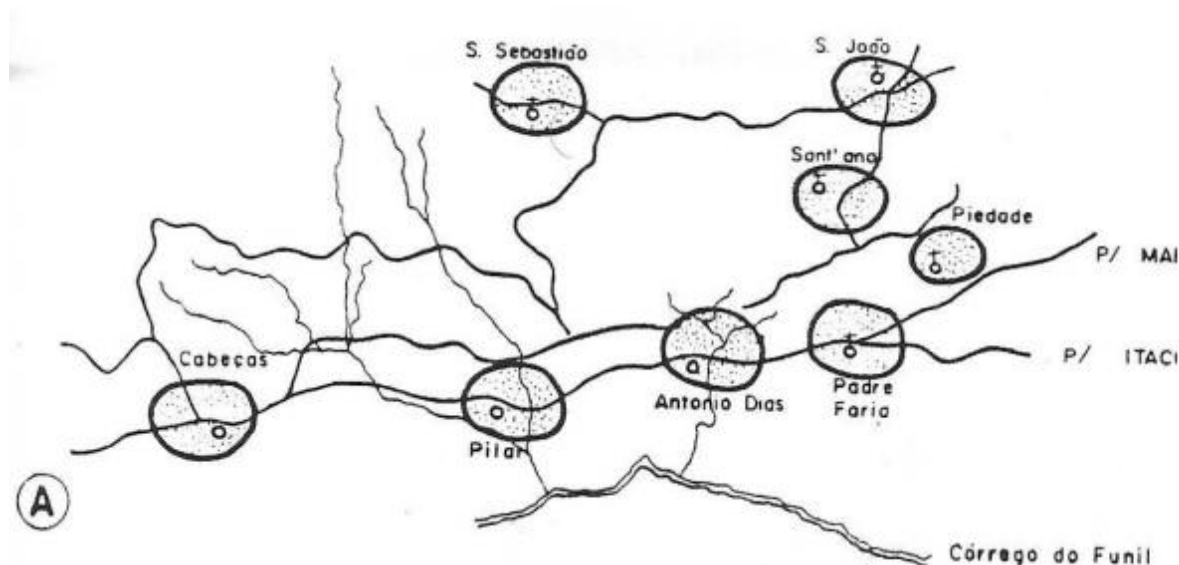


Figura 35 - Estudo inicial de Sylvio de Vasconcellos - croqui apontando os arraiais pioneiros em fase de pré-consolidação os primeiros caminhos abertos na região.  
Fonte: Machado (2011).

Concordando com Costa (2009), no que diz respeito à origem dos núcleos, Lima (2010), afirma que em Minas Gerais, a exploração do território através das “entradas” e “bandeiras” gerou caminhos, Figura 36, pontos de parada, pequenos aglomerados, como apropriações, que progressivamente permitiram a penetração e a colonização do Estado. Neste processo, cujo início remonta ao século XVIII, a consolidação de pequenos núcleos urbanos vai gerar inúmeros aglomerados. A busca pelas riquezas minerais acelerou o povoamento do Estado, particularmente da sua porção sudeste, na qual, vilas e cidades irão se formar.



Figura 36 - Os caminhos das tropas foram se tornando gradativamente rotas de passagem e comércio  
Fonte: <http://www.klepsidra.net/klepsidra4/tropeiros.html>

Vasconcellos (1959) citado por Silva (2007), [...] reafirmava o fator económico como central na origem dos arraiais, que eram, antes de tudo, entrepostos, locais de suprimentos e de trocas comerciais.

De acordo com Santos (1997b), os primeiros vinte anos de exploração aurífera, no Brasil, foram suficientes para o surgimento de oito vilas na capitania mineira, deixando a criação de vilas em São Paulo e Rio de Janeiro para trás; dinamismo conseqüente de um novo fluxo de mercadorias, capital e pessoas proporcionado pela nova empreitada da mineração.

Além do processo de surgimento dos núcleos, havia uma organização característica destes assentamentos. Monte-Mór (2001), faz uma pequena descrição da característica do traçado inicial do tecido urbano destes aglomerados e a relação com os elementos edificados, como as primeiras capelas a serem construídas.

As descobertas ou primeiros achados expressivos de ouro definiam o assentamento e implicavam também a construção imediata de capelas, tocas que inicialmente fossem, nos morros, outeiros ou encostas adjacentes onde depositar as imagens trazidas na empreitada e agradecer aos santos de proteção, ao Cristo ou à Virgem. Os arraiais se organizavam então em torno das capelas e se estendiam pelos caminhos de acesso às áreas de mineração. Assim, o tecido urbano resultante era via de regra linear, compondo-se espontaneamente à medida que caminhava a mineração e se fortaleciam suas interligações. Dada a distribuição do ouro em várias grotas e córregos, senão distantes entre si pelo menos separadas por acidentes geográficos, diversas eram as nucleações que surgiam ao longo dos caminhos. O caminho principal, ou caminhos principais, logo ou tarde recebiam ordenações que os transformavam em espaços institucionalizados, garantindo localização privilegiada para o comércio e abastecimento e não mais tratados apenas como espaços de produção, mas já

subordinados a controle de ocupação urbana voltado para a reprodução. A Rua Direita, herança portuguesa tão encontrada nas cidades mineiras, reflete as tentativas de normatização e ordenação desse espaço urbano em formação. (Monte-Mór, 2001).

No decorrer das informações, segundo os autores aqui citados, se percebe a relação entre a atividade de mineração e a formação dos povoados, tanto pelas especificidades topográficas do local a ser realizada extração do minério, ouro ou diamante, como pelo movimento provocado pelos deslocamentos dos tropeiros em direção às minas a serem exploradas, que como consequência gerava inúmeros pequenos aglomerados.

#### 3.4.2. A TRANSFORMAÇÃO URBANA MOVIDA PELA ECONOMIA CAFEIEIRA

A implantação do regime republicano e a expansão da economia cafeeira propiciaram um desenvolvimento contínuo do espaço urbano. Os municípios integrantes do complexo cafeeiro, [...] passaram a adequar-se às novas exigências do aumento de fluxo da produção e capital (Vargas, 2000).

Ainda o mesmo autor, afirma que o efeito urbanizador do café não implicou somente na criação de cidades, mas na urbanização acelerada dos núcleos já existentes. Para ele, a urbanização do estado de São Paulo ocorreu lentamente e tomou maior impulso em meados do século XIX, com a expansão cafeeira no oeste paulista. As transformações ocorridas desde meados do século XIX tais como a abolição da escravidão, o desenvolvimento da rede ferroviária, a imigração e a nascente industrialização, contribuíram para a formação de um mercado de trabalho interno e estimularam a urbanização dos antigos núcleos coloniais.

Neste sentido é que Doin et al. (2007), diz que [...] o café trazia consigo a eletricidade, o automóvel e o telefone, os tecidos finos, o *petit pavé*, os bulevares, o calçamento das ruas e os palacetes, o aeroplano, o *poudre de riz*, o *theatro* e o *cinematographo*, entre outras ‘novidades’. Fantasmagorias pululavam paradas com as fazendas que se formavam, com a circulação cada vez mais acelerada de capitais, braços (especialmente de imigrantes) e mercadorias, graças aos trilhos que avançavam por toda parte, criando verdadeiras bacias ferroviárias nos sertões paulistas.

Para Mortati e Ferrão (2012), as ferrovias se expandiram interior adentro, apresentando uma nova característica para a região, interligando-a outras importantes cidades do interior e principalmente à Capital [...] Toda tecnologia e desenvolvimento vieram com e pelas ferrovias. A economia cafeeira paulista atingiu o auge, o comércio se programou e a pequena produção industrial tomou fôlego. [...] o modo de vida urbano adquire o significado de modernidade [...].

As cidades progressistas ampliavam seus espaços de convívio social e cultural, antes restritos basicamente ao entorno das igrejas, criando espaços laicos que representavam a modernidade, como os teatros e os clubes literários. Concomitantemente eram instaladas, nos finais do século XIX, as “melhorias” urbanas, tais como a iluminação pública, rede de água e esgoto, hospitais, os passeios públicos, sistema de comunicações, transporte público e a ferrovia; numa clara intenção de se equiparar com as mais modernas cidades europeias (Mortati e Ferrão, 2012).

Os mesmos autores dizem que a cidade colonial vai dando lugar à cidade capitalista. O urbanismo entra em cena através da ferrovia e dos melhoramentos urbanos. A economia e as transformações na cidade são movidas pela economia cafeeira e a mão-de-obra livre e imigrante (Mortati e Ferrão, 2012).

Fica claro que a economia cafeeira, de facto teve um efeito urbanizador, tanto na criação de cidades, como também na urbanização acelerada dos núcleos já existentes. Trouxe melhorias urbanas, como a iluminação pública, sistema de comunicações, transporte público e a ferrovia,

além das questões relacionadas com o saneamento básico. Era o momento de inspiração nas cidades europeias.

#### 3.4.3. A ECONOMIA EXTRACTIVISTA DA BORRACHA E A TRANSFORMAÇÃO DA PAISAGEM URBANA

A partir da segunda metade do século XIX a Amazônia passa a ter um papel de fundamental importância dentro da economia nacional, pois nesse momento o mundo passava por um processo de transformação gerada pela segunda revolução industrial que inaugura a chamada *Belle Époque* na Europa. Com o desenvolvimento industrial desse período, a borracha se torna matéria-prima essencial para o impulso das indústrias europeias e americanas, onde coube a Amazônia fornecer esse insumo básico para os mercados internacionais.

Nesse sentido as cidades de Belém e Manaus ganham grande destaque no que diz respeito ao comércio do látex na região o que direciona os fluxos econômicos para essas duas cidades que sofreram grandes mudanças em seu contexto urbano e social (Sarges, 2000).

Segundo Sarges (2000), [...] Entre 1840 e 1920, toda atividade econômica da região passou a girar em torno da economia extractivista da borracha. Em decorrência da nova economia que se instalou, novos contingentes chegam à cidade imprimindo uma ampliação de modificação na paisagem do seu urbano [...]. O mesmo autor afirma que, parte do excedente que se originou da economia gomífera foi investida no setor público na área do urbano, com o calçamento das ruas da cidade com paralelepípedos de granito importados de Portugal, com a construção de edifícios como a do Arquivo e Biblioteca Pública, Teatro da Paz, além de outros, e a própria expansão da urbe com a ocupação das terras altas pelas famílias ricas, favorecendo a criação de novos edifícios.

Dentro do contexto de urbanização, da modificação da paisagem urbana, em consequência da força da economia extractivista da borracha, Daou (2000) afirma que era preciso enquadrar a cidade a um novo padrão de urbanização e costumes, que representassem a modernização e o embelezamento e nesse aspecto Belém passou por grandes transformações em sua estrutura, principalmente no governo de Antônio Lemos, onde a metrópole belenense se tornara a terceira cidade mais importante do Brasil. Em obra de 1895, o barão de Marajó descrevia em minúcias as mudanças que transformaram Belém na última década do século XIX, propiciando, a partir de então, uma alteração positiva da "prosperidade pública", a "purificação de nossos costumes" e o aperfeiçoamento dos espíritos.

Explica ainda que, [...] o embelezamento da cidade resultava de alterações urbanísticas e arquitetônicas estimuladas por uma legislação que procurava modernizar os espaços públicos e dotar de certas características as construções, imprimindo, nas fachadas dos edifícios, elegância estética, graciosidade e uma racionalidade condizente com as necessidades de ventilação e higiene exigidas pelo clima [...] (Daou, 2000).

Fica evidente nas colocações dos autores, a importância que a atividade extractivista da borracha levou a transformação da estrutura urbana no que diz respeito à modernização e embelezamento da paisagem urbana cidades aqui citadas.



## **CAPÍTULO 4. CASOS DE ESTUDO**

### **4.1. A CIDADE DE OURO PRETO**

#### **4.1.1. O TERRITÓRIO DAS MINAS GERAIS**

##### **4.1.1.1. As cidades mineiras**

O território de Minas Gerais surge a princípio vinculado à Capitania do Rio de Janeiro, constituindo-se na “Capitania de São Paulo e Minas do Ouro”. Em 1709, desliga-se do Rio de Janeiro e forma com São Paulo, a “Capitania de São Paulo e Minas Gerais”. Sua autonomia administrativa viria apenas em 1720, quando se separa de São Paulo e passa a chamar-se “Capitania de Minas Gerais”. Uma das primeiras medidas tomadas foi à divisão do território em duas partes: Minas da Nascente do Rio das Velhas, formada por Carmo e Ouro Preto, e Minas do Poente do Rio das Velhas, por Sabará e Caeté (Araújo, 2011).

As Minas dividiram-se, até 1720, em três grandes Comarcas: do Rio das Velhas (Sede Sabará), do Rio das Mortes (Sede São João Del Rei) e de Vila Rica (Sede atual Ouro Preto). Após essa data, a capitania divide-se, definitivamente, para todo o período da dominação mercantil, em quatro comarcas, pois a Comarca do Rio das Velhas é repartida em duas: Comarca do Serro Frio (aonde se vai estabelecer o território dos diamantes) e a Comarca de Sabará (Costa, 2009). A Figura 37 ilustra as divisões políticas administrativas mencionadas.

De acordo com Castro (2011), foi com a descoberta do ouro em Minas Gerais no ano de 1693, a partir das entradas dos paulistas pelo sertão da Casa da Casca, que surgiram as primeiras povoações, as quais se espalharam rapidamente pelo território mineiro.

Dentro deste contexto Marx (1992) afirma que as cidades mineradoras em Minas Gerais tiveram os seus processos de ocupação vinculados às descobertas de reservas auríferas e de outros minerais. Juntamente com as descobertas dos desbravadores, os assentamentos eram erigidos a partir da construção de abrigos provisórios e capelas. Nestas estariam guardados e homenageados os oráculos protetores que, convencional e simbolicamente, asseguravam as conquistas.

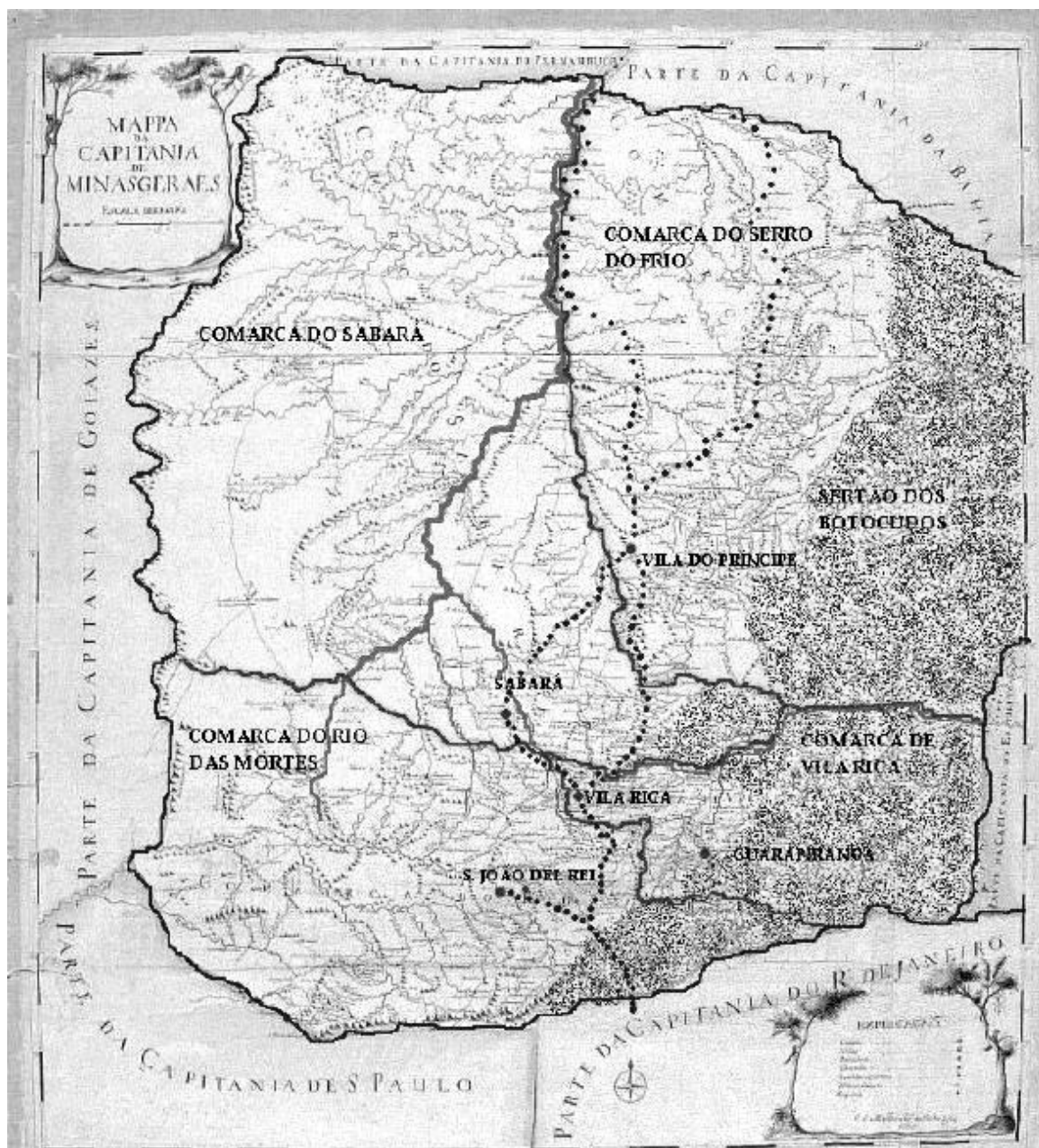


Figura 37 - Mapa da Capitania de Minas Gerais com a Divisão em Comarcas, 1776. Arquivo Histórico do Exército, RJ.

Fonte: Campos (2007).

Quanto à localização nos sítios, Barbosa (2004) observa que na sua maioria, encravadas nas montanhas, cresceram da junção de arraiais localizados ao longo das encostas, adaptando-se a uma topografia desfavorável à criação de um sítio urbano, apresentando uma configuração linear, paralela às curvas de nível. “Estas cidades, de acordo com a hierarquia da organização administrativa colonial, transformavam-se de pequenos arraiais em vilas, com o aglomerado usual da Igreja Matriz, com o Pelourinho nas proximidades”. (Pestana, 2001) referido por (Barbosa, 2004).

Neste sentido Costa(2009) afirma que em Minas Gerais, os núcleos envolvidos com a mineração, no século XVIII, encontram-se, na quase totalidade, localizados nas encostas de vales, próximos dos locais de garimpo, e destaca Ouro Preto, São João Del Rei, Tiradentes, Diamantina, Sabará e

Ouro Branco. Indiretamente, ao ativar uma complexa circulação, a mineração propiciou o surgimento de outras cidades (Geiger, 1963).

Reforçando a relação existente entre os núcleos e a exploração aurífera, Barbosa (2004) afirma que os núcleos populacionais que se desenvolveram em Minas Gerais no século XVIII estão diretamente ligados à exploração aurífera, e acrescentam mais três vilas como exemplo, Vila Albuquerque (Mariana); Vila do Príncipe (Serro); São José del- Rei (Tiradentes). Ainda afirma que o ciclo do ouro, teve extraordinária importância em face do destaque da produção da colônia no cômputo mundial, determinou a chegada de migrantes vindos de várias partes da colônia e de imigrantes metropolitanos e o estabelecimento de arraiais, alguns rapidamente se transformaram em vilas, tendo como cidade apenas a cidade de Mariana.

O modelo das cidades mineiras setecentistas, Figura 38, é representado por ruas tortuosas e intrincadas, conforme tradição medieval portuguesa, definindo um sistema de padrão irregular, com arruamentos transversais à encosta, atravessados perpendicularmente por ruas paralelas, travessas e becos. Com as casas moldando e determinando o traçado das ruas, foram se estabelecendo espaços sinuosos, com alargamentos e estreitamentos, com as mais tortuosas formas, conforme nos esclarece Pestana (2001) citado por (Barbosa, 2004).



Figura 38 - Planta do levantamento do Arraial de Tejuco, elaborada por António Pinto de Miranda, 1784, detalhe da parte central. O sítio se caracteriza pela acidentada topografia, ao lado da Serra dos Cristais e pela presença dos cursos de água. A malha é consequência da adaptação ao local e do desenvolvimento gradual das ruas.

Fonte: Reis Filho (2000).

Para Baeta (2003), a região das Minas Gerais marca a formação da primeira sociedade eminentemente urbana da história do Brasil. Até então a cidade servia simplesmente como

entrepósito comercial para os agentes da economia que se encontravam no campo, por conta do cultivo da cana-de-açúcar. O ciclo do ouro aponta uma mudança de atitude em relação a esta condição, quando os núcleos urbanos passam a surgir onde se desenvolvia a atividade econômica, nas zonas adjacentes à mineração, nos vales e montanhas onde era extraído o ouro. Assim, segundo (Mello, 1985):

"[...] toda uma rede urbana foi sendo formada, ao longo dos caminhos e estradas, nas encruzilhadas ou nas travessias de cursos d'água, à margem dos locais onde o ouro e o diamante eram encontrados."

#### 4.1.1.2. Início da região de Vila Rica

A história de Minas Gerais começa a ser traçada em finais do século XVI, quando as primeiras expedições adentram o território por diferentes pontos (Araújo, 2011).

Segundo José Joaquim da Rocha (1995), os paulistas penetraram pelos sertões de Minas, acompanhados de gentios cativados, até chegarem ao sertão da Casa da Casca; aldeia de gentio situada no lugar denominado Cuieté, próximo ao Rio Doce, nas vertentes da Serra de Vila Rica, invadida em 1693 por António Rodrigues Arzão, natural da Vila de Taubaté, que descobriu as primeiras ocorrências do ouro (Castro, 2011).

Em 1694, Bartolomeu Bueno, saindo de São Paulo, guiado pelo roteiro criado pelo seu cunhado Arzão e orientado pelos picos de algumas serras, rompeu as densas matas de Minas até chegar a Itabera, situada a oito léguas de Vila Rica, onde plantaram milho devido à escassez de caça na região. Em 1695, retornaram a Itabera e, com a ajuda dos índios cativados nos sertões do Cuieté, iniciaram a extração do ouro de aluvião utilizando técnicas rudimentares (Castro, 2011).

De acordo com Baeta (2003) a mineração no vale do córrego do Tripuí começa por volta de 1698, seis anos após a descoberta do ouro nas montanhas até então inacessíveis do sudeste brasileiro. Imediatamente inicia-se o rápido povoamento do vale entre as serras de Ouro Preto e do Itacolomi.

Para Vasconcellos (1977) a região de Vila Rica, descoberta através das entradas e bandeiras organizadas para se explorarem as riquezas do sertão, foi adentrada principalmente a partir da segunda metade do século XVII. Entre as inúmeras descobertas ocorridas no final daquele século, a notícia sobre o ouro em “grãos cor de aço” espalhou-se rapidamente. Nesse processo de descobertas e fixações, a fundação do Arraial Vila Rica, por volta de 1698, coube ao Padre João de Faria Fialho Filho, aos irmãos Camargo e ao Sr. António Dias de Oliveira.

Santos (1951) afirma que, logo após as descobertas, “se improvisava um tosco altar e, para protegê-lo, uma cobertura de palha assente sobre quatro esteios de paus roliços [...]” Exemplo clássico teria ocorrido com a bandeira liderada por António Dias e acompanhada (como capelão) pelo Padre Faria. Na ocasião em que aqueles bandeirantes pioneiros avistaram o Itacolomi pela primeira vez, véspera de São João (24 de junho), os descobridores trataram de armar um oratório provisório, erguido em homenagem àquele santo e em agradecimento ao achado (Menezes, 1975a).

Cada arraial, com suas casas de pau-a-pique e cobertura de sapé, eram então edificadas em terras de uma capela, construída num grande terreno ao centro do mesmo. Cada bandeira que chegava fundava um arraial, muitas vezes bem próximos uns dos outros. Assim, em Ouro Preto teremos o arraial de Caquende (onde se encontrava a capela do Rosário), o arraial do Ouro Preto, o arraial de António Dias, do Padre Faria, do Ouro Podre (Almeida, 2003).

Vasconcellos (1977) observa que a fundação dos arraiais ocorre no final do século XVII sendo os principais o de António Dias, o de Ouro Preto e o do Padre Faria.

Dentro desse contexto, Lima Junior (1962) destaca a chegada dos bandeirantes à região de Vila Rica através das palavras do Mestre de Campo Perdigão:

Depois deste descobrimento, se animou a empreender segundo, um Miguel Garcia, descobrindo na foz da serra do Itatiaia, um ribeirão<sup>2</sup> que deu o nome e é chamado agora o Gualaxo do Sul; mas como neste descobrimento recusaram os paulistas ou naturais de São Paulo, a dar partilha, nas lavras, aos Taubaté, desconfiados, estes lançaram Bandeira, e por cabo dela, a um Manuel Garcia, e com tanta felicidade que, em breve tempo, se descobriu o celebrado e rico Ouro Preto [...] com esta notícia chegou ao povoado tanta gente, que apenas se repartiram três braças de terra a cada um dos mineiros, por cuja causa lançou nova Bandeira um Antônio Dias, e correndo a mesma serra, descobriu o ribeirão que hoje chamam do mesmo nome que com a continuação e disposição que lhe deram é agora uma continuada rua e forma a Vila Rica do Ouro Preto [...] Com a mesma emulação, fez sua tropa, o Padre João de Faria Fialho, e em breve tempo, descobriu o ribeirão do seu nome [...].

Percebe-se, então, que a região foi desbravada por três expedições distintas, sendo a primeira chefiada por Manuel Garcia, que fundará, em 1696, o arraial de Ouro Preto próximo à Matriz do Pilar, a segunda por Antônio Dias, que fundou, em 1698, o arraial com o seu nome e a do Padre João de Faria Fialho, próximo aos córregos que descem do Itacolomi, com o nome de arraial do Padre Faria (Ribeiro, 1966).

Salgado (2010) observa que, mais tarde a região será marcada por oito focos distintos de ocupação, incluindo os três citados anteriormente: Cabeças, São Sebastião, Piedade, Santana e São João. O croqui esquemático, Figura 39, mostra os oito arraiais citados.

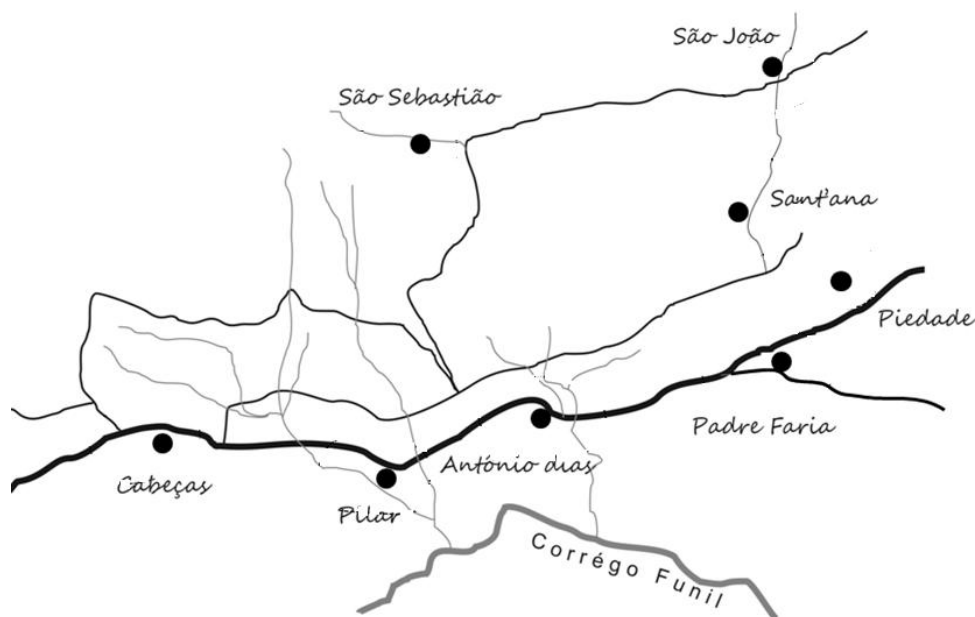


Figura 39 - Croqui representando os caminhos e arraiais que deram origem a Vila Rica. Baseado em (Vasconcellos, 1977).

Fonte: Arquivo do autor.

O grande afluxo populacional voltado para a exploração do minério agilizou de modo significativo na formação dos arraiais. De acordo com Vasconcelos (1974), as cidades voltadas para a mineração não tiveram infância: “Nasceram como a Deusa de Atenas, já feitas e armadas”. O povoamento se

<sup>2</sup> Ribeiro grande; ribeiro de águas engrossadas. (Dicionário Priberam da Língua Portuguesa).

fez com gente passando por todos os estádios de civilização, desde o elemento bárbaro dos índios e africanos, até os mais esclarecidos letrados desse tempo.

Com relação à origem das aglomerações mineradoras que dariam lugar às Vilas do Ouro das Gerias, Cunha (2002) afirma que nasceram invariavelmente das faisqueiras no curso dos rios e de córregos, articulando-se entre os caminhos que levavam o ouro e traziam mais gentes, Figura 40. Essas águas fizeram as povoações nascentes, fossem seguindo o córrego de Ouro Preto ou o ribeirão do Carmo, ou nas curvas do Rio das Velhas em direção ao São Francisco, como mais ao sul, no curso do Rio das Mortes.



Figura 40 - Gravura do século XIX de autoria de Johann Moritz Rugendas (elaborada em 1820-1825) retratando um panorama da antiga Vila Rica, com destaque para extração do ouro nas catas. Observa-se que as casas de moradia e de comércio foram implantadas em locais mais afastados dessa atividade. Notam-se as edificações situadas preferencialmente em meia-encostas (relativamente distantes dos cursos d'água) e interligadas por um caminho principal (rota comercial). Conzen (2007).  
Fonte: Machado (2011).

Segundo Vasconcellos (1968) “[...] nas Minas [as povoações] se erguem em locais que lhes não são favoráveis, impróprios quase pelo microclima, pela topografia e pela esterilidade do solo. São fixações que independem, em grande parte, do arbítrio humano, subjugando-se ao segredo mineral”.

#### 4.1.1.2. As primeiras vilas

De um modo geral, as primeiras vilas implantaram-se sobre os assentamentos mineradores preexistentes que, logo nos prematuros anos da ocupação, constituíam arraiais concentrados comunitariamente em torno de capelas. Futuras matrizes, essas “capelas provisórias”, no dizer de

Sylvio de Vasconcellos, eram geralmente incorporadas a novas e mais “capazes” igrejas como suas capelas-mores. As criações dessas “novas povoações” eram passos decisivos na progressiva cadeia de estratégias e ordenações reinóis, e definiram de vez a intervenção metropolitana sobre o território de Minas Gerais (Bastos, 2012).

De acordo com Araújo (2011) no século XVIII, foram criadas em 1711, pelo governador António de Albuquerque Coelho de Carvalho as três mais antigas vilas do território mineiro: Ribeirão do Carmo (atual Mariana), Vila Rica (Ouro Preto) e Vila Real de Nossa Senhora da Conceição de Sabará (hoje apenas Sabará). Entre 1718-1730 e 1730-1789 não foi criada nenhuma sede municipal nova. Esta situação desfavorável se manteria ainda no início do século XIX (1789-1814).

O mesmo autor observa que em todo primeiro século de povoamento foram criadas, além das três já citadas, mais onze vilas: São João del Rei, Caeté, Vila do Príncipe, Pitangui, São José del-Rei, Minas Novas, Tamanduá, Queluz, Barbacena, Paracatu do Príncipe e Vila da Campanha da Princesa. Apenas Mariana, antes vila, foi elevada à condição de cidade por carta régia de 1745, devido à instalação do bispado nesta localidade. As vilas existentes distribuíam-se em quatro comarcas: Ouro Preto, Rio das Velhas, Rio das Mortes e Serro Frio (Araújo, 2011).

Com relação à cidade de Ouro Preto, Almeida (2003) entende que a antiga Vila Rica, que se configura por um longo percurso, unindo os arraiais das Cabeças, Rosário, do Ouro Preto, de António Dias, Santa Efigênia e de Padre Faria. Estes arraiais surgiram de forma nuclear, normalmente ao redor de uma Igreja, constituindo-se um adro diante da mesma (como as de Nossa Senhora do Pilar, Nossa Senhora do Rosário, Nossa Senhora da Conceição, etc.) ao longo de uma estrada tronco<sup>3</sup>. Estes arraiais desenvolveram-se durante o século XVIII, conurbando-se, constituindo a cidade que conhecemos hoje.

#### 4.1.1.3. Nascimento de Vila Rica

Vila Rica, hoje Ouro Preto, foi elevada à sede de município em 1711, com o título de Vila Rica de Albuquerque, que reuniu duas paróquias vizinhas, a de António Dias, dos paulistas, e a de Pilar dos portugueses (Vierno, 2011).

A designação de Ouro Preto foi estabelecida devido ao primeiro ouro encontrado na região, o qual possuía coloração bastante escura e somente iria adquirir a sua cor usual através de sua fundição (Vasconcellos, 1977).

Para Silva (2007) a criação de Vila Rica de Nossa Senhora do Pilar do Ouro Preto (1711) não somente conferiu legalidade aos arraiais e aos lugarejos, mas exigiu das autoridades a adequação da nova povoação à topografia difícil dos arraiais preexistentes, encaixando-lhe as necessárias residências oficiais (Casa de Câmara e Cadeia e Palácio dos Governadores), os quartéis, as ruas e calçamentos, as pontes e os chafarizes públicos. Inclusive, as capelas precisaram ser enquadradas, recebendo parcelas de terra para a constituição do seu patrimônio religioso ou para acréscimos no templo.

Toledo (1996) afirma que, em 1711 quando o Governador António de Albuquerque criou juridicamente a Vila Rica de Albuquerque de nossa Senhora do Pilar de Ouro Preto, esta já estava dividida em duas freguesias: Ouro Preto (Matriz do Pilar) e António Dias (Matriz de Nossa Senhora da Conceição), situando-se, as duas matrizes, no eixo principal do nascente núcleo, segundo notável síntese de Sylvio de Vasconcellos, Figura 41, em Vila Rica:

---

<sup>3</sup> Esta via foi chamada pelo historiador Sylvio de Vasconcelos de “estrada tronco”, um caminho que resistiu ao tempo e desenhou o traçado da cidade. Ao longo do texto, será denominada de estrada principal ou estrada central.



Dentre os vários caminhos, um é mais importante, mais transitado, por assim dizer, a estrada principal. Entra na vila e vai direto à Matriz do Pilar, de onde se endireita para a Matriz de António Dias, saindo por Santa Efigênia. Por isso mesmo, na entrada, designa-se por Cabeças (princípio), entre as matrizes, Rua Direita e, na saída, Vira e Sai. Principia esta estrada no Passa-Dez, subindo para as Cabeças; desce para a Matriz do Pilar, no fundo de Ouro Preto, de onde galga o morro de Santa Quitéria; decai para António Dias, novamente sobe para o Alto da Cruz, de onde vira e sai para a Vila do Carmo, cidade de Mariana. São estas três alturas, já figuradas na triunfal procissão de 1733, que parecem também no brasão da cidade (Vasconcellos, 1977).

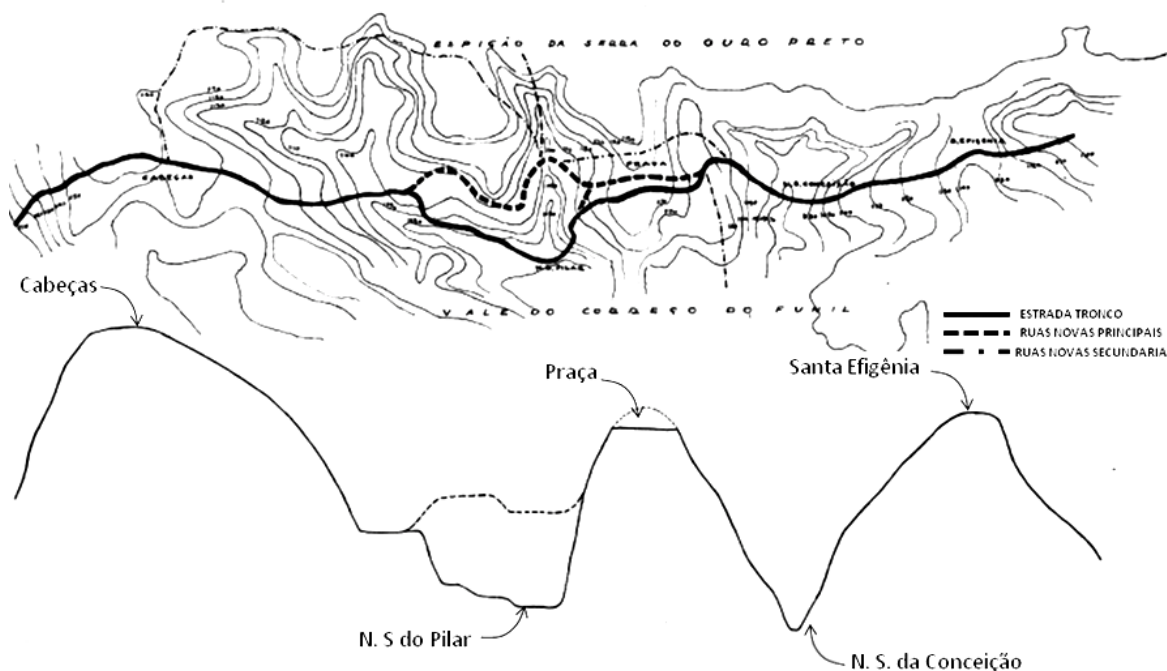


Figura 41 - O croqui mostra o percurso da estrada principal, desde Cabeças até o caminho que vai para Mariana evidenciando o perfil topográfico de Vila Rica.  
Fonte: Vasconcellos (1977).

De acordo com Donald Ramos (1972) citado por Cunha (2002), o auto de ereção de Vila Rica data de 11 de julho de 1711, sendo nele a povoação referida como a principal parte destas Minas, por seu ouro, comércio e fazendas a principal parte destas Minas. Neste tempo, já estariam marcadas suas características principais no que diz respeito ao desenho espacial em que escorreria sua trama urbana no século dezoito adentro, a partir de uma composição alongada, estendendo-se pelos três principais aglomerados que lhe dão origem:

Ouro Preto do Pilar, António Dias e Padre Faria. Destes, é o aglomerado de Ouro Preto, estendido no entorno de uma capela dedicada as devoção de Nossa Senhora do Pilar, que já àquela época da criação da vila, mostrava-se o de principal comércio, como bem se depreende da referência que faz o auto de ereção. Devia também ser área já densamente povoada a este tempo, pelo que suscita o pequeno número de cartas de aforamentos solicitadas para esta região, entre os anos de 1711 e 1720, se comparado com o total das concessões para outras áreas.

Para consolidar a vila e unificar os seus dois segmentos, a administração foi instalada num setor intermediário, em que foi aberta a Praça Tiradentes, com a instalação do Palácio dos Governadores



e mais tarde, ao lado oposto, a Casa de Câmara e Cadeia (Reis Filho, 2000). Com a construção desses edifícios unem-se as duas freguesias e, com a delimitação do centro administrativo, estabelece-se o núcleo principal da povoação (Costa, 2011).

Com o aumento da população, a proximidade entre os núcleos originais vai gerar através de um processo urbano denominado conurbação, o surgimento de aglomerados maiores, dando início a vilas e arraiais mais estruturados. É assim que, com a união dos pequenos arraiais de Cabeças, Pilar, Padre Faria Piedade, entre outros, vai surgir Vila Rica, atual Ouro Preto, Figura 42 e Figura 43 (Coelho, 1997).



Figura 42 - Croqui da paisagem da Vila nas primeiras décadas de ocupação. Desenho de Flávia Guerra Soares.  
Fonte: Salgado (2010).



Figura 43 - Croqui da paisagem da Vila no período de 1696 a 1765. Desenho de Flávia Guerra.  
Fonte: Salgado (2010).

No processo de crescimento e consequentemente a aproximação dos arraiais, Baeta (2003) explica que o organismo urbano em Ouro Preto é gerado a partir da conurbação de uma série de arraiais de exploração aurífera localizados nas margens do córrego do Tripuí, unidos entre si por um caminho direto que marcava a chegada e a saída desta zona de mineração. Esta chamada "estrada tronco" define o nascimento espontâneo da antiga Vila Rica, fruto do adensamento destes núcleos independentes, absorvidos pelo "caminho velho", deixando a vila com uma feição linear e orgânica, Figura 44.

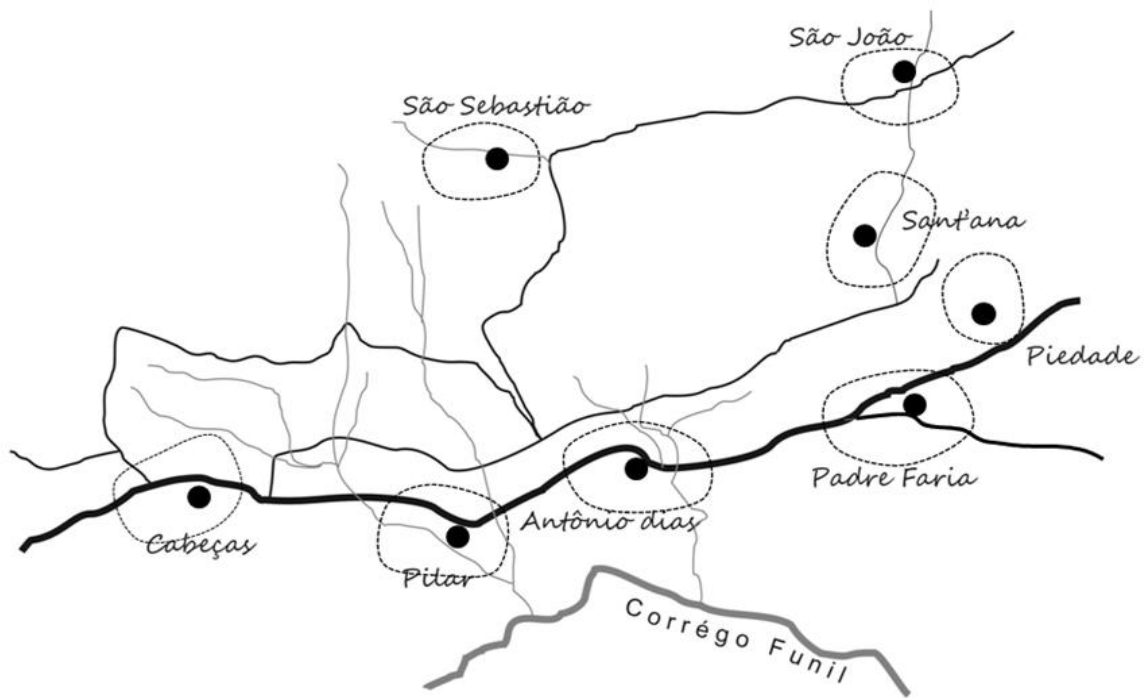


Figura 44 – Croqui mostrando o adensamento dos núcleos independentes, e absorvidos pelo "caminho velho", deixando a vila com uma feição linear e orgânica. Desenho baseado em (Vasconcellos, 1977).  
Fonte: arquivo do autor.

Em Minas Gerais, os arraiais se estabeleceram com certa proximidade um do outro, tendo ainda como ponto comum à relação existente entre núcleo e via de comunicação, ou seja: existia uma relação de interação entre o núcleo e a estrada, que Mello (1985) considera como sendo fundamentalmente responsável pelas primeiras fixações mineradoras.

#### 4.1.2. CONFORMAÇÃO DA FORMA URBANA

Como já foi dito anteriormente, Ouro Preto tem a morfologia da cidade linear, de formação espontânea, quase obrigatória para os núcleos urbanos mineradores no Brasil. A cidade se desenvolve a partir da "conurbação" dos antigos arraiais de exploração aurífera: "(...) toda uma rede urbana foi sendo formada, ao longo dos caminhos e estradas, nas encruzilhadas ou nas travessias de cursos d'água, à margem dos locais onde o ouro e o diamante eram encontrados" (Baeta, 1998).

Silva (2007) observa que a respeito da gênese urbana dos arraiais mineiros, a centralidade das capelas ou do comércio absorveu a atenção de muitos estudiosos. O autor destaca que já na década de 50 do século XX, Sylvio de Vasconcellos, nos seus clássicos estudos sobre a arquitetura e a

constituição das vilas mineiras, destacava o fator religioso e reafirmava o fator económico como central na origem dos arraiais, que eram, antes de tudo, entrepostos, locais de suprimentos e de trocas comerciais.

Para Almeida (2003) a configuração dos núcleos se caracterizaria a partir de uma série de elementos de composição urbana, como relevo, economia (mineração), legislação e política de ocupação.

Neste contexto, Salgado (2010), afirma que é possível identificar a forte influência do sítio natural na conformação da forma urbana de Ouro Preto, desde os primeiros relatos de ocupação de seu território. O relevo e a hidrografia condicionaram os assentamentos urbanos, uma vez que o ouro era obtido inicialmente nos cursos d'água e, posteriormente, nas montanhas. Assim, a paisagem que se forma é determinada por vales encaixados, formados por uma sucessividade de montanhas que apresentam alta declividade. Os vales são cortados por vários cursos d'água, sendo que alguns córregos induziram as primeiras ocupações da cidade, Figura 45.



Figura 45 - Vista de Vila Rica (Ouro Preto) em 1920. Retratado por João Emanuel Pohl Thomas Ender. Fonte: Cunha (2007).

Coelho (1997) entende que em geral, os arraiais do século do ouro se caracterizam por uma linearidade que invariavelmente acompanha o curso d'água, em função principalmente da distribuição das datas mineradoras. Em Minas Gerais, essa linearidade vai, de certa forma, ser um dos responsáveis principais pelo processo de conurbação, como elemento fundamental da formação dos núcleos. De acordo com Vasconcellos (1977), Vila Rica apresenta tal configuração acompanhando a marcha da mineração, não deixando, no entanto, de se mostrar apegada à estrada principal, Figura 46. É ainda ao longo ou próximos a essa estrada que se implantam os principais edifícios religiosos da antiga capital mineira.

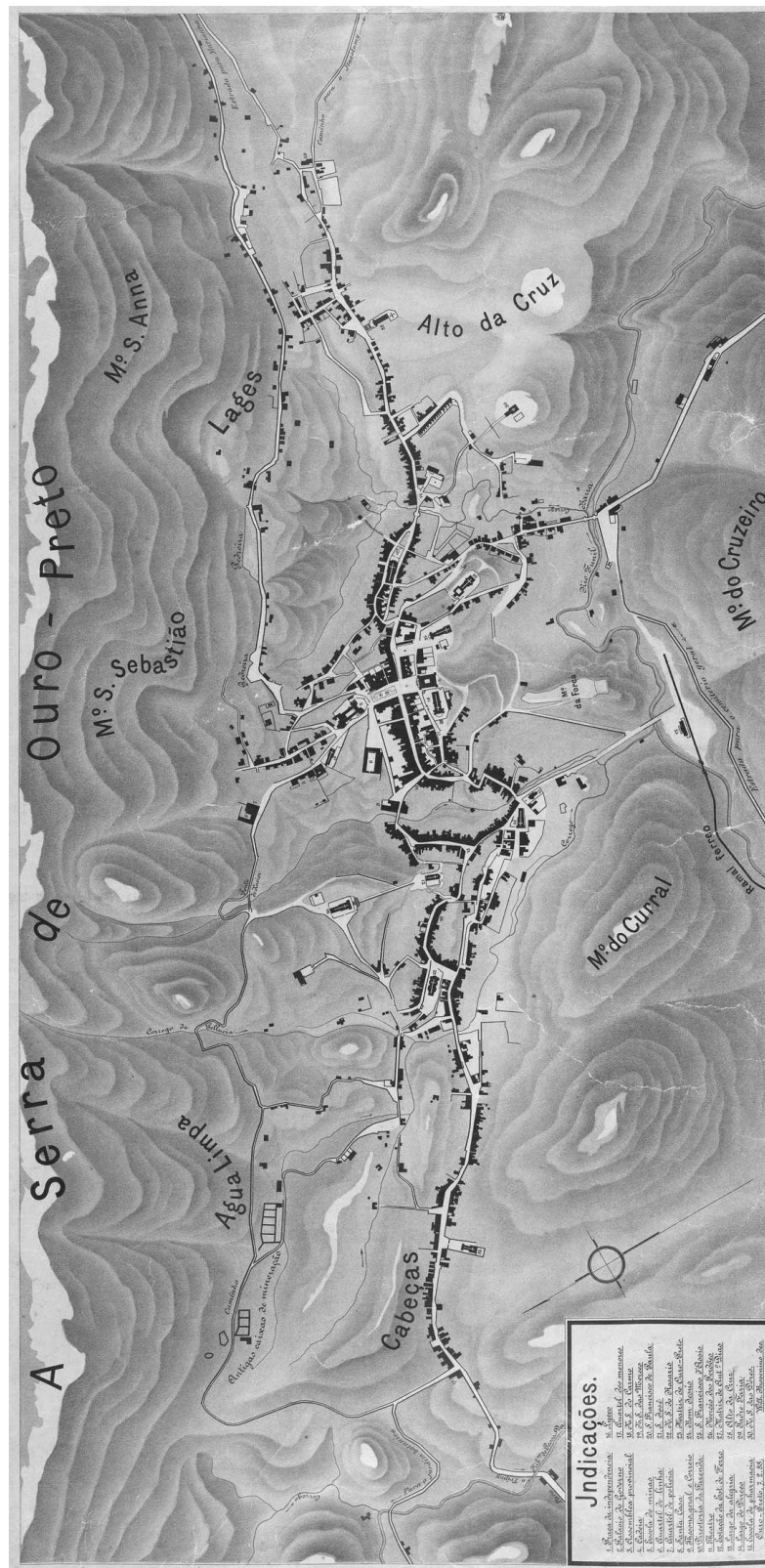


Figura 46 - A Planta da Cidade de Ouro Preto, 1888, mostra a ocupação urbana ao longo da estrada principal, por toda a Vila Rica. (anexo 1).  
 Fonte: [http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart1090219.jpg](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart1090219.jpg)

Dentro da característica de linearidade dos arraiais mineiros, Almeida (2003) afirma que Sabará é outro exemplo, também com um eixo longitudinal de “conurbação” dos arraiais de Tapanhuacanga, Matriz de N. S. da Conceição, Capitão João, Morro da Barra, Caquende, dos Porcos, Ponte Grande e Roça Grande. Ou, ainda, o exemplo da cidade de São João Del Rei, com a conurbação dos arraiais de Santo António, Rosário, Pilar e Bom Jesus de Monte. Caracterizando assim, a atividade mineradora como francamente urbana.

Com relação a Ouro Preto Mello (1985) afirma que sua evolução deu-se “a exemplo da urbanização das vilas do ouro, não só por se localizar em áreas de topografia particularmente acidentada - típica, aliás, dos grandes depósitos auríferos - como por ter sido resultante da integração dos diversos arraiais que, dispostos linearmente, foram se agrupando de forma espontânea para se consolidar no povoado”. Dessa maneira, a ocupação e desenvolvimento da vila deram-se nos caminhos e direcionamentos dos vales de córregos. Posteriormente, o processo foi avançando para as áreas topograficamente mais elevadas, predominando na paisagem do povoado formado pelos antigos arraiais, Figura 47.

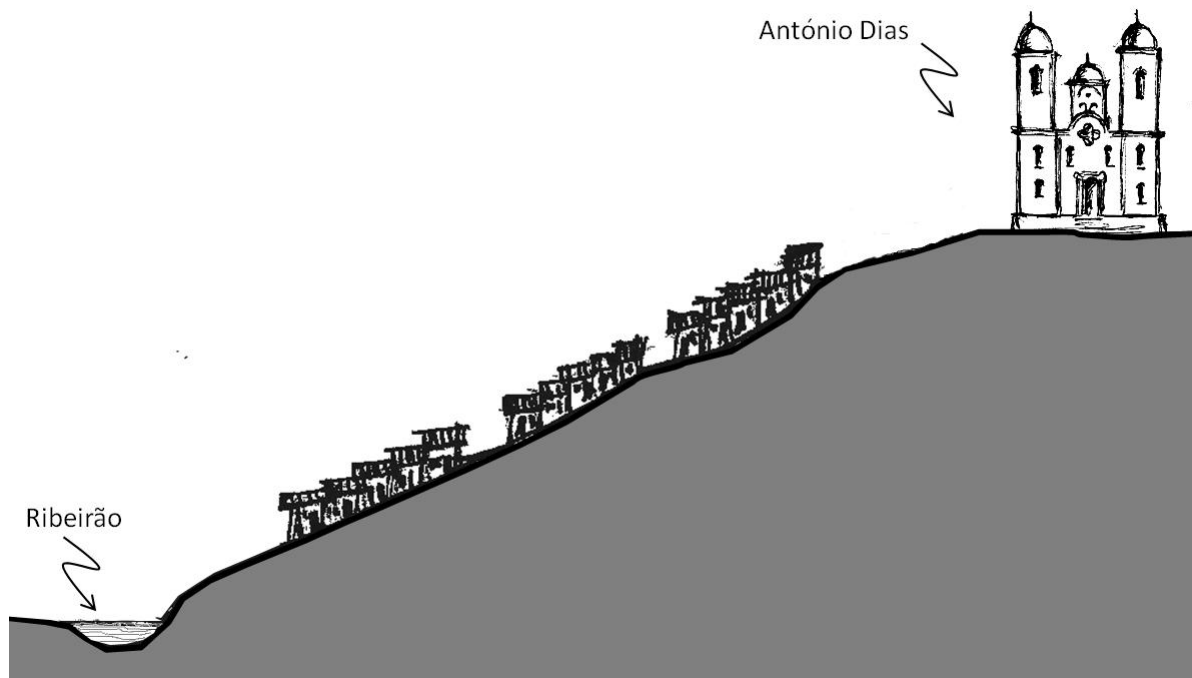


Figura 47 - A forma de ocupação em áreas topograficamente mais elevadas. Desenho baseado em Vasconcelos (1977).

Fonte: arquivo do autor.

Para Guerreiro (2000), de uma ou de outra forma de chegada ao sítio de Ouro Preto, é nas margens dos dois principais canais que os primeiros assentamentos se estabelecem. Assim se verificou com a localização dos dois principais núcleos que deram origem à cidade: António Dias, dos paulistas e Ouro Preto, dos portugueses. A ocupação das diversas serras circundantes deu-se rapidamente em forma de núcleos esparsos, estrategicamente localizados junto a córregos de exploração aluvial, ou junto a morros de maior ocorrência aurífera, Figura 48.

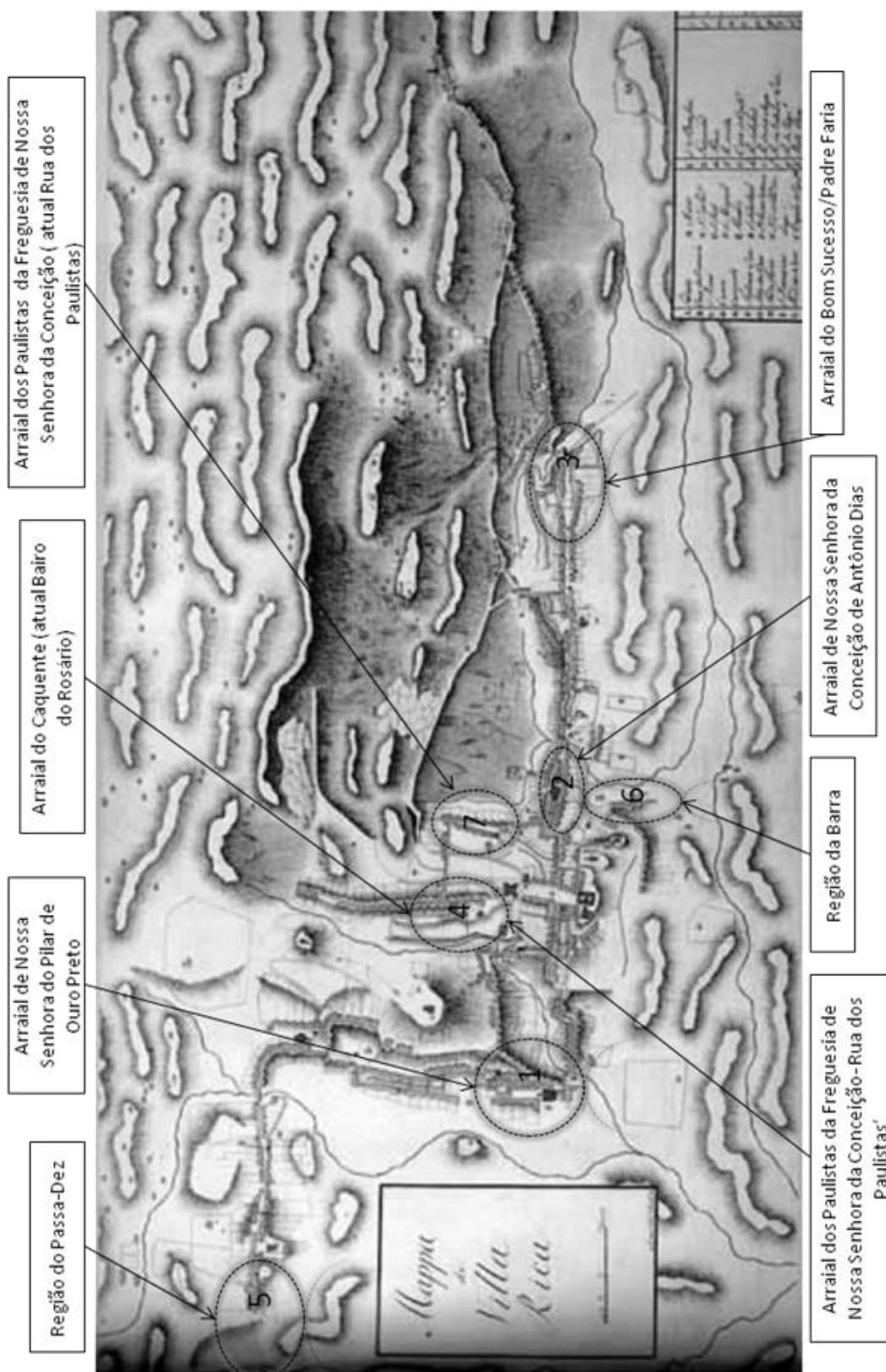


Figura 48 - Localização dos dois principais núcleos que deram origem à cidade de Vila Rica (Ouro Preto). "Mappa de Villa Rica", 1786-1787, de autoria de Manoel Ribeiro Guimarães, (anexo 1).  
Fonte: Reis Filho (2000). Editado pelo autor.

Com relação à distribuição espacial dos núcleos Silva (2007), explica que para usufruto do título de descobridor, os achados deveriam distar meia légua um do outro, o que parece ter influenciado a disposição dos primeiros núcleos populacionais. Por exemplo, ao descrever parte da rede de

arraiais da posterior Vila Rica, Antonil relata que “em distância de meia légua do ribeiro do Ouro Preto achou-se outra mina que se chama a do ribeiro de António Dias e daí outra meia légua a do Ribeiro do Padre Faria e junto dessa, pouco mais de uma légua, a do Ribeiro do Bueno e a de Bento Rodrigues”.

A peculiaridade de ocupação das Minas deve-se principalmente ao facto de ocorrer espaçadamente em vários pontos simultâneos, como afirmou Souza (2000) a urbanização se realizou “sob forma de uma constelação de vilas, em lugar da tendência à concentração em uma única urbe que fora de regra nas demais capitânias.” Portanto, a formação dos arraiais mineiros, em geral, pode ser resumida tendo como base a seguinte citação:

Surgiram assim as primeiras formas urbanas mineiras: longitudinais, onde os caminhos ligando os arraiais se transformavam em ruas e estes por sua vez, também se ligando, transformavam-se em vilas e cidades. Situavam-se geralmente a meia encosta nos terrenos acidentados das Minas, protegidos dos ventos mais fortes que costumam soprar nas cumeadas de serras e a cavaleiro dos cursos d'água, locais mais baixos, sujeitos a pestes e inundações (Assumpção, 1989).

Para Cunha (2002), Vila Rica é um exemplo particularmente interessante, pelo facto de ajuntar com muita clareza, os processos múltiplos que se somam na produção do urbano e da urbanidade em Minas, seja na conformação primeira a partir das faisqueiras de ouro, na articulação do comércio, nas marcas da institucionalização dos espaços do poder, pela ação da Coroa, na presença e imposição visual das capelas e igrejas das irmandades, etc. O autor argumenta que a paisagem urbana se faz da concorrência destes e de outros tantos fatores, mas lembra que Sylvio de Vasconcellos (1977), defende que o perfil urbanístico longilíneo que caracteriza o mapa da vila erigida em 1711, é resultado da conformação do meio físico na esgueira das serras, mas também, da articulação que promove o comércio no desenho das rotas que chegam e atravessam a cidade.

#### 4.1.2.1. Características dos traçados urbanos dos arraiais mineiros

Em Minas Gerais, verificamos que os núcleos envolvidos com a mineração, no século XVIII, encontram-se, na quase totalidade, localizados bem nas encostas de vales, próximos dos locais de garimpo, como observamos em Ouro Preto, São João del-Rei, Tiradentes, Diamantina, Sabará e Ouro Branco. Costa (2009) observa-se que em Ouro Preto não dá a transposição mecânica e autocrática de esquemas preestabelecidos. A escolha do sítio, dos caminhos e da própria arquitetura vai ser estabelecida pelos mineradores e só num segundo momento, reordenada. Como resultado, sobre o arcabouço da cidade “popular”, construída com elementos da tradição e do imaginário coletivo (Guidoni, 1980), surgem os modelos oficiais de matriz erudita: os edifícios de representação, as matrizes e manifestações da arquitetura religiosa, as normas de aforamento, as indicações para solução dos volumes e tratamento das fachadas (Cunha, 2002).

O facto de Vila Rica se ter assentado num sítio bastante acidentado pode ser considerado uma exceção dentro das recomendações autorizadas pelos tratados que fundamentaram a urbanística portuguesa desde o século XVI. Neles, os terrenos planos eram preferidos, propriedade que prometia redundar em implantações mais cômodas ao usufruto humano e também mais regulares a sua geometria. Entretanto, o convênio entre o sítio “não muito acomodado” de Vila Rica e as sucessivas estruturas urbanas setecentistas e oitocentistas que sobre ele se implantaram e nele se inseriram – casario, monumentos e ornatos, largos e arruamentos – caracterizou a atual Ouro Preto como uma das aglomerações humanas mais singulares que podemos reconhecer, Foto 7 e Foto 8 (Bastos, 2012).



Foto 7 - Vista de Ouro Preto, Arraial de Nossa Senhora do Pilar, abril de 2002.  
Fonte: Bastos (2012).



Foto 8 - Vista de Ouro Preto, Arraial de Ant3nio Dias, abril de 2002.  
Fonte: Bastos (2012).

Fazendo refer3ncia 3 configura33o das cidades portuguesas, Monte-M3r (2001) observa que a Rua Direita, heran3a portuguesa t3o encontrada nas cidades mineiras, reflete as tentativas de normaliza33o e ordena33o desse espa3o urbano em forma33o. As ruas representavam a continuidade das estradas que, atrav3s da “conurba33o”, acabavam interligando arraiais primitivos. “O ‘crescimento em vizinhan3a’ garantiria continuidades urbanas que modernamente se denominam ‘3reas sucessivas’ e se explicam pelo fen3meno da conurba33o” (Mello, 1985).

Para Vasconcellos (1977), a primeira leitura da estrutura urbana tem como base o “caminho principal”, que, inicialmente, se conformava na antiga estrada que partia do litoral em dire33o ao



interior da Colônia. Este fator que se repete nas Minas em grande parte nas vilas mineradoras não será diferente em Ouro Preto. Estes núcleos frequentemente terão como embrião do seu traçado a estrada que posteriormente seria agregada à malha urbana da cidade (Salgado, 2010). Neste sentido Bittencourt (1999) reforça esta ideia:

Em Minas e no Sertão, é clara a importância das estradas e caminhos regionais, interligando vilas, freguesias e arraiais, não sendo raros os casos em que parte do traçado da estrada é incorporada pelo arruamento do povoado, como uma primeira base para a localização do terreiro/pouso, depois praça e Matriz.

Em Vila Rica, Vasconcellos (1977), observa que de forma longilínea e orgânica, o caminho principal, atravessa todo o núcleo histórico, desde o arraial de Cabeças (princípio), denominação esta devido à caracterização da entrada da vila, até o bairro Padre Faria, designado como “vira e sai,” indicando a saída para a Vila do Carmo, cidade de Mariana, Figura 49.

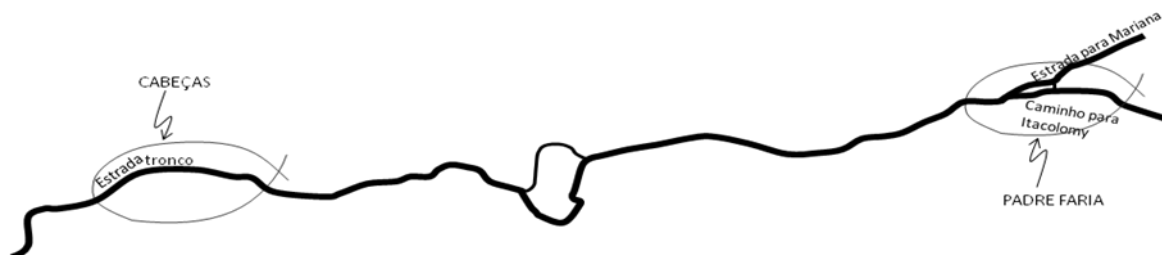


Figura 49 - Croqui representando o caminho principal, cruzando toda Vila Rica, desde Arraial das Cabeças até Padre Faria.

Fonte: arquivo do autor.

Ainda com relação à importância dos caminhos e estradas na formação urbana das vilas, Baeta (2003) observa que a capital das Minas vai se “tecendo” a partir desta “estrada principal”, e da preexistência natural exuberante. Nunca existirá um plano, nunca uma intenção de formulação total do espaço. A cidade vai afirmando a sua tendência, a sua construção ótica, no processo de rápido desenvolvimento, através da amarração da experiência dos acontecimentos monumentais pontuais (os largos, praças, as novas ruas, os palácios, e principalmente a construção das igrejas), com a precária estrutura urbana inicial, e a paisagem natural.

Outro factor importante na estruturação da malha urbana foram os edifícios religiosos que surgiram junto a cada arraial. Para Souza (2000), a construção dos edifícios religiosos apresentou-se como fator preponderante ao desenvolvimento da malha da cidade, pois estes balizariam o crescimento urbano agindo, assim, como pontos referenciais de incentivo a urbanização e consequente adensamento de algumas porções da cidade. Sobre este aspeto Marx (1991) endossa:

Assegurada à preponderância da capela no ponto mais alto, e na orientação geral do casario que passaria a balizar no respeitoso distanciamento do mesmo. Estava, sem outra interferência provável, iniciado o ordenamento espacial da localidade através do simples erguimento de seu referencial maior.

Para (Vasconcellos, 1951) referido por (Monte-Mór, 2001) “O ciclo evolutivo social, tão bem traduzido pelo interesse religioso que, das capelas, passa às matrizes para, depois, voltar às igrejas filiais, corresponde perfeitamente ao desenvolvimento material e económico da Vila. Nasce a povoação dos arraiais isolados que tendem a se agrupar, depois, num centro constituído por sua praça principal, para, mais tarde, se estender novamente à periferia”.

#### 4.1.2.2. Configuração centrípeta – tipo de formação urbana

No início do século XVIII a vila se conforma linearmente ao longo do caminho principal que era o mais importante e mais transitado, unindo os três principais morros da cidade, localizados na região

de Cabeças, Praça Tiradentes e Santa Efigênia. Grande parte das igrejas pontua este caminho, sendo que ele irá estruturar a formação da vila à medida que conectava os arraiais que se encontravam espalhados no território, sem definição, inicialmente, de um centro polarizante. Através de uma arrematação realizada para o conserto de calçadas tem-se a possibilidade de visualizar os caminhos percorridos pelas pessoas neste período:

[...] houve os ditos oficiais da Câmara por arrematados os consertos das calçadas [da] ruas direitas desta vila da forma seguinte que remata [v] am as ruas direitas principiando no Caquende da parte do rio, da outra banda seguindo pela rua detrás do Ouro Preto até a ponte e da rua da igreja já até se encontrar a ponte de Ouro Preto até a praça e seguindo para António Dias pela porta da igreja até a ponte pela rua da cadeia velha até o paço e da dita ponte de António Dias seguindo até a última calçada que vai or direto ao Padre Faria sem entrar travessa alguma, e que seja obrigado a mover de novo a calçada que corre da ponte de Ouro Preto até as casas em que hoje mora Francisco da Costa (Borrego, 2004).

Para Salgado (2010) o primeiro desenvolvimento da Vila aconteceria em movimento centrípeto, ou seja, em torno dos núcleos preexistentes, aumentando a densidade de ocupação ao redor das capelas e em direção ao Morro de Santa Quitéria – Praça Tiradentes, Figura 50.

Dentro do processo de desenvolvimento da vila, Vasconcellos (1977), enquadra o desenho urbano como de formação centrípeta, tendo seu início a partir dos núcleos de António Dias e Pilar e suas respectivas matrizes. A configuração acentuadamente linear da Vila definiu um eixo longitudinal — onde se deu a ocupação principal — e um eixo transversal secundário. A partir do movimento centrípeto e com a construção da antiga Casa de Câmara e Cadeia e, posteriormente, do Palácio dos Governadores, delimitou-se a área administrativa e definiu-se um núcleo primário que, embora não tivesse tido origem no processo de ocupação, representava uma consequência do mesmo. Dessa forma, a Praça criada como lugar central não representava um polo irradiador, mas, sim, o perímetro de povoações relevantes.

A partir deste momento de desenvolvimento, ocorre principalmente a abertura de arruamentos, sendo importante ressaltar que, com relação à implantação das vias no terreno natural.

[...] o eixo longitudinal da povoação e as suas ruas mais importantes fazem-se no mesmo sentido do vale e da serra de Ouro Preto, vencendo, com inadequada valentia, as ondulações dos contrafortes que se antepõem à diretriz estabelecida, sem maior obediência, como seria de desejar-se, à topografia do lugar. Raramente procuravam adaptar-se às curvas de nível do terreno [...] (Vasconcellos, 1977).

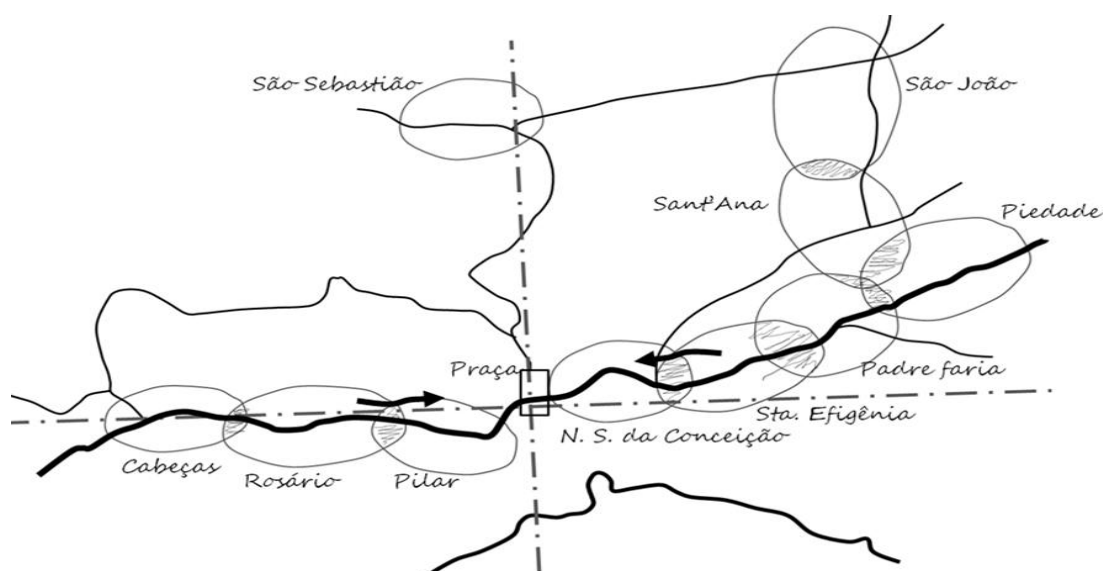


Figura 50- Croqui representando o crescimento centrípeto da Vila. Desenho baseado em Vasconcellos (1977).

Fonte: arquivo do autor.

A partir da segunda metade do século XVIII, a criação da praça principal transformou o quadro da conurbação antes centrípeta. Do ponto central, a partir de fluxos centrífugos, começaram a surgir novas saídas, ramificações, ruas e caminhos. Nesse passo, o eixo rizomático deslocou-se para a primeira e expressiva centralidade — a Praça do Palácio dos Governadores e da Casa de Câmara e Cadeia. Com o enriquecimento da Vila, as melhorias urbanas proliferaram-se, definindo locais de permanência e descanso que se articulava com as vias de passagem. Vale lembrar aqui que a ocupação predominante ocorreu no eixo longitudinal, cujas vias mais importante “fazem-se no mesmo sentido do vale e da serra do Ouro Preto, vencendo com inadequada valentia as ondulações dos contrafortes” (Vasconcellos, 1977). Lemos (2006) observa que tinha-se, nesse aspeto, uma ocupação tecnicamente desconectada das condições topográficas. Raramente tais ocupações acompanhavam as curvas de nível do terreno, que só se aproveitavam quando já havia uma implantação especial precursora, como por exemplo, a dos templos. Complementando tal inadequabilidade, os arruamentos tornavam-se, muitas vezes, inacessíveis, por não acompanharem as curvas de nível, Foto 9.



Foto 9 - Vista panorâmica de Vila Rica, mostrando as condições topográficas do terreno e a adequação dos edifícios. Em primeiro plano a Capela de Nossa Senhora do Rosário dos Pretos (Caquente), ao fundo a Capela de São Francisco de Paula.  
Fonte: Baeta (2003).

Mello (1985), observa que mesmo que, posteriormente, as “novas ruas fossem abertas e outras se desenvolvessem paralelamente às mais antigas, incluindo becos e vielas que indicavam tanto maior progresso quanto uma tendência centrífuga, Vila Rica manteria sempre sua configuração linear, Figura 51, tão própria das vilas do ouro”, tendendo a centripetar o agrupamento humano e não, a difundi-lo, como em outros padrões de povoamento ocorridos, nos séculos XVII e XVIII, em Minas Gerais (Vasconcellos, 1968).

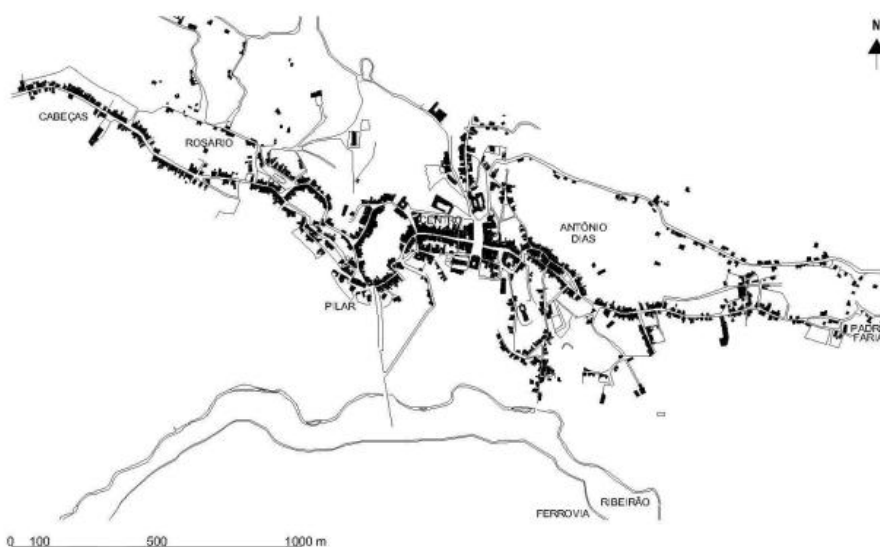


Figura 51 - Croqui mostra a configuração linear da Vila no período de 1765 a 1900. Elaborado por Flávia Guerra Soares com base em (Vasconcellos, 1977).  
Fonte: Salgado (2010).

De acordo com Pinheiro (1975) o período de desenvolvimento centrípeto encerra-se com o estabelecimento do centro administrativo na Praça do Morro de Santa Quitéria o qual segundo Baeta (2003) “permanecerá desocupado até a década de 1740, rasgado apenas pelo ramal do ‘caminho velho’ que cruzava a área desolada, servindo a colina como elemento sistemático de separação entre as freguesias”. Posteriormente ocorre um novo ciclo que se caracteriza de maneira centrífuga, ou seja, em movimentos de expansão com direção apontando externamente ao tecido urbano existente, Figura 52. Este novo desenvolvimento irá reforçar a linearidade da Vila, já marcada pelo estabelecimento do caminho-principal à medida que surgem novas ocupações no seu entorno (Salgado, 2010).

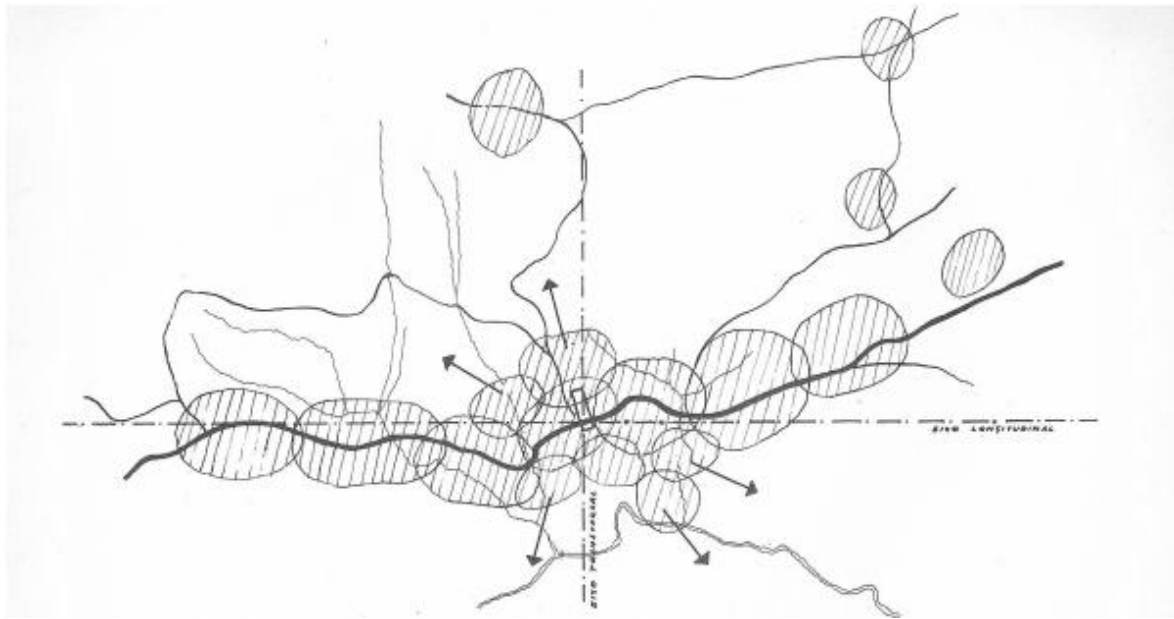


Figura 52 - Croqui esquemático mostrando os eixos de crescimento da Vila. Elaborado por Flávia Guerra Soares com base em Vasconcellos (1977).  
Fonte: Salgado (2010.)

Levando em consideração vários fatores que podem ter influenciado na formação do traçado urbano da Vila, Cunha (2002), frisa três questões que considera importantes:

Primeiramente, a natureza física do espaço da mineração, traduzida na especificidade do povoamento de aspeto provisório que domina a paisagem nos primeiros anos, e que seria um de seus traços mais flagrantes por pelo menos toda a primeira metade do século dezoito; um segundo aspeto diz respeito à interpenetração que se dará entre este “chão da produção”, o espaço da mineração, e os espaços da reprodução da vida cotidiana naqueles aglomerados, incluindo-se aí a dinâmica da circulação e do consumo processada num comércio que se faz desde logo extremamente ativo, bem como da socialização e da vida espiritual, na ereção da capela, único ponto, em geral, de localização mais estável nos primeiros anos de ocupação. Finalmente, é importante destacar, como a força da economia incitada pela mineração vai produzir a transformação de áreas contíguas, gerando uma diferenciação do espaço com base na especialização das atividades, descrevendo contextos em que a cidade produz o campo, como se pode verificar em certas áreas em que, já nas primeiras décadas do século dezoito, vão se concentrar atividades agrícolas no entorno de Vila Rica, como em São Bartolomeu, Capão da Força ou Cachoeira do Campo.

#### 4.1.3 OBRAS PÚBLICAS NA ARTICULAÇÃO DO ESPAÇO URBANO

No governo de Gomes Freire de Andrade, exatamente em meados do século XVIII é que Vila Rica conhece seu período mais fecundo em obras públicas e melhoramentos urbanos (Vasconcellos, 1977).

A produção original do espaço, e as forças principais da sua transformação seriam mesmo devidas a atributos económicos, na base de produção dada pela atividade mineradora ou nos caminhos da circulação no entremeio do comércio; não obstante, quando não se opunham as forças, são as configurações do poder político e dos desígnios administrativos que mais diretamente influenciam em algumas das articulações do espaço urbano e na produção dos espaços públicos dessa sociedade (Cunha, 2002).

Segundo Bastos (2012), estudiosos exaltaram a grande empresa construtiva que se deu entre os anos de 1740 e 1760 – comumente chamado “período áureo da Vila” –, indicado pelas numerosas construções de pontes, chafariz e capelas. Vasconcelos (1941) observa que o movimento de “reedificação”, reforma e ereção de novas construções é oficialmente requerido e observável, ainda que se efetive lentamente, desde a década de 1711, logo após a implantação da vila e da câmara, com significativas intervenções ainda nas primeiras décadas dos setecentos. Indicam-no as tentativas de se lançarem “em praça” construções como a Casa de Câmara e o quartel [...].

Para Cunha (2002) as duas principais freguesias dividem-se pelo morro de Santa Quitéria, que à época da fundação da vila era área de mato basto, entre a qual o governador António de Albuquerque mandou abrir picada e fincar o pelourinho, onde deveria vir a se construir a casa da câmara e cadeia. Não obstante, seja difícil precisar quando efetivamente se constituiu no alto deste morro o “centro” do poder da Coroa em Vila Rica, parece que já em 1716 se dá a abertura da praça, mas é mais claramente entre 1740 e 1750, com a construção do Palácio dos Governadores, Foto 10, que parece haver um movimento de crescimento do espaço urbano mais claramente orientado a partir desse ponto.



Foto 10 - A fundo o Palácio dos Governadores situado na Praça Tiradentes, em Vila Rica. Acervo Museu da Inconfidência.

Fonte: Menezes (2005).

Ainda com relação à construção da praça e à sua importância na formação do espaço urbano da vila, Tavares (2011) afirma que a praça instalada no alto do morro de Santa Quitéria em 1712, foi uma das primeiras intervenções da Coroa portuguesa no espaço urbano de Vila Rica, e tinha como

um dos objetivos unificar os arraiais, principalmente os de António Dias e do Pilar que se formaram independentes um do outro, cada um com a sua igreja Matriz. Símbolo do poder temporal e de uma nova centralidade da Vila, a praça se tornaria o espaço de sua atuação. De forma quadrangular, esse espaço representava a tentativa de estabilidade e fixação almejada pela Coroa que, por meio de normas e leis, buscava enquadrar uma população considerada desregrada, sediciosa, dispersa e insegura. Essa intenção de controlo da população aparece claramente no Termo de Ereção de Vila Rica.

Entre 1735 e 1763, foram realizadas as intervenções urbanas mais significativas com relação à abertura e ao calçamento de ruas, construções de pontes, Foto 11, e chafarizes, Foto 12. Além disso, foi demarcado o centro administrativo devido principalmente à implantação do Palácio-Fortaleza próximo à antiga Casa de Câmara, estabelecendo, assim, a praça principal que uniria os principais arraiais de António Dias e Pilar (Meniconi,1999), configurando a Praça Tiradentes, principal polo irradiador da cidade. Como exemplo, pode ser citada a reconstrução da ponte São José em 1742, antigamente denominada “Ponte dos Contos”, sendo esta apenas provisória, substituída nesta data por outra, construída de pedra (Cabral, 1969).



Foto 11 - Ponte dos Contos.

Fonte: <http://fonte192.blogspot.pt/2010/09/ouro-preto.html>



Foto 12 - Chafariz de Marília de Dirceu.

Fonte: <http://www.fau.usp.br/disciplinas/tfg/tfgonline/r/081/a015>.

À frente do palácio dos Governadores, Foto 13, foi construída, a partir de 1784, a Casa de Câmara e Cadeia, Foto 14, feita com materiais mais resistentes, como pedra e cal, e, portanto mais duráveis. O edifício da Câmara compôs o ambiente da praça valorizando o espaço ainda mais (Tavares, 2011).



Foto 13 - Palácio dos Governadores construído em 1740.

Fonte: [www.tudodeturismo.com.br/si/site/0828](http://www.tudodeturismo.com.br/si/site/0828)



Foto 14 - A Casa da Câmara e Cadeia de Ouro Preto (atual Museu da Inconfidência).

Fonte: [www.hpip.org/Default/pt/Homepage/Obra?a=805](http://www.hpip.org/Default/pt/Homepage/Obra?a=805)

Em meados do século XVIII, Vila Rica experimentava mais uma transformação urbanística, as primitivas capelas cederiam espaço para grandes igrejas com soluções arquitetônicas melhor elaboradas. Esses templos, construídos pelas associações do tipo irmandades, confrarias e ordens terceiras, de caráter leigo, bem como a praça, os chafarizes, as pontes e os edifícios públicos, eram construções que funcionavam como marcadores territoriais na vila e passaram a serem considerados lugares importantes e mais valorizados (Tavares, 2011). O mesmo autor afirma ainda que vários deles apareciam como referência para localização dos foros concedidos pela Câmara nos anos de 1744, 1753 e 1758, respectivamente: Rua Direita da praça indo para Ouro Preto, fronteiras ao norte, Foto 15; rua dos quartéis, Foto 16, que vai para o Palácio; paragem do córrego de Ouro Preto na subida do princípio do morro que está de frente da igreja Matriz (Tavares, 2011).



Foto 15 - Rua direita (atual Rua Conde de Bordela) subindo em direção a Praça Tiradentes.

Fonte: <http://timblindim.wordpress.com/category/ouro-preto-mg/>



Foto 16 - Rua dos Quartéis que vai em direção ao Palácio dos Governadores.

Fonte: <http://timblindim.wordpress.com/category/ouro-preto-mg/>

Neste sentido, até 1720 tem-se o período de formação inicial do tecido urbano dado pelo impulso específico da atividade mineradora, não obstante a partir da criação das primeiras vilas entre 1711 e 1718, é que haveria lugar para o desenvolvimento de processos de urbanização, entendida no sentido de mecanismos de intervenção, regulação e transformação do espaço. De meados para a segunda metade do século dezoito, como ritmos diferenciados entre cada um dos núcleos, têm-se o



desenvolvimento da urbanização das Vilas do Ouro, propiciada pela afirmação das estruturas e aparelhos do poder, caracterizando efetivamente o espaço da cidade, o “citadino”, como bem se verifica no período de intensificação das obras públicas de melhoramento urbano em Vila Rica durante o governo de Gomes Freire de Andrada, entre 1737 e 1752. Permeando e flertando com a produção do urbano desde o seu primeiro momento, bem como com os movimentos de urbanização dessas Vilas do Ouro, vai ganhando sentido a urbanidade das Minas, [...].

A partir da segunda metade do século XVIII a maioria dos edifícios públicos e das residências mais elaboradas arquitetonicamente se localizaria na praça e em seu entorno (Tavares, 2011).

Em 1797 foi concluído o delineamento da praça principal da vila - Tiradentes -, com a demolição de algumas casas que “assombravam meia parte do novo edifício da Câmara”, ao mesmo tempo em que se regulava “a nova praça que comunicava com a Igreja São Francisco, de onde foi levantado o pelourinho” (Vasconcellos, 1977). Além desta, outras construções devem ser enfatizadas, tais como: Chafariz da Praça Tiradentes (1744), Foto 17; Chafariz de São José ou dos Contos (1745), Foto 18; Fonte do Fundo do Padre Faria (1744); Ponte de São José ou dos Contos (1744), Foto 19; Chafariz do Passo de Antônio Dias, (1752), Foto 20; Ponte do Pilar (1756) e ainda este período foram concluídas as obras do Palácio (1753), iniciadas em 1738 (Cabral, 1969).



Foto 17- Chafariz da Praça Tiradentes.  
Fonte: [www.idasbrasil.com.br/idasbrasil/cidades/ouropreto/port/chafarizes.asp](http://www.idasbrasil.com.br/idasbrasil/cidades/ouropreto/port/chafarizes.asp)



Foto 18 - Chafariz dos Contos.  
Fonte: <http://www.panoramio.com/photo/1972991>.  
Foto de Públio Athayde



Foto 19 - Ponte de São José ou dos Contos (1744)  
Fonte: <http://www.bomsera.com.br/turismo/113-pontes-de-ouro-preto.html>



Foto 20 - Chafariz do Passo de Antônio Dias. Foto: Gracy Laport.  
Fonte: <http://www.ouropreto.mg.gov.br/portal-do-turismo/index/index.php?pag=9&id=111>

#### 4.1.4. OS EDIFÍCIOS ESTRUTURADORES DO ESPAÇO URBANO

As cidades mineradoras em Minas Gerais tiveram os seus processos de ocupação vinculados às descobertas de reservas auríferas e de outros minerais. Juntamente com as descobertas dos desbravadores, os assentamentos eram erigidos a partir da construção de abrigos provisórios e capelas. Nestas estariam guardados e homenageados os oráculos protetores que, convencional e simbolicamente, asseguravam as conquistas. As configurações, como no caso dos arraiais que resultaram na conformação da capital da capitania Vila Rica, davam-se de forma longilínea, espalhada, sem definição de um centro polarizante. Na sua maioria, as cidades originavam-se de estradas, cujas margens construídas iam se transformando nas suas vias urbanas (Marx, 1992).

Vasconcellos (1959) também lembra que, ao contrário das povoações do litoral, onde as igrejas eram construídas no interior das quadras, a tangenciar logradouros públicos, nas Minas, os templos eram erguidos no centro de largos, circundados por praças e ruas e independentes das quadras urbanas mais vizinhas (Costa, 2011).

Murilo Marx aponta baseado em Vasconcellos, que, a princípio, nas povoações primevas, as construções aproximam-se da única capela de construção precária, núcleo da povoação nascente e ponto de referência do lugar.

Neste contexto, Almeida (2003) conclui que a maioria destes arraiais, como todas as povoações fundadas pelos bandeirantes, possuía um espaço público central, sem compromisso formal, chamado largo. Aí localizava a capela e, a partir do largo, a rua linear, onde se situavam o comércio e, próximo à entrada da vila, o curral para as tropas (de mulas).

##### 4.1.4.1. Os edifícios religiosos como elementos polarizadores

Considerando a importância dos edifícios religiosos como elementos estruturantes na configuração espacial da cidade de Ouro Preto, como também polarizadores no desenvolvimento urbano, neste item serão apresentados os locais de implantação desses edifícios e suas áreas adjacentes, com o intuito de facilitar o entendimento do processo inicial do traçado urbano da cidade. Isso possibilitará uma visão espacial referente à ocupação do território nesse período.

As referências a serem utilizadas serão os “Mappa de Villa Rica”, 1786-1787, e “Planta da Cidade de ouro Preto”, 1888, o que nos leva a uma visão dentro de um intervalo de quase um século entre os dois momentos. Tem de se levar em consideração que o auge da exploração aurífera, aconteceu entre os anos de 1730 e 1760, por conseguinte as duas referências nos permitem fazer uma análise cartográfica da ocupação ou estagnação urbana.

Na antiga Vila Rica evoluiu a típica organização espacial onde o leito da estrada principal juntamente com as igrejas estruturou uma ordem espacial fortemente hierarquizada pela construção de vários eixos sobre o espaço do confuso traçado das ruas, Bitencourt (1990) faz referência ao percurso que atravessa toda a vila e evidencia a distribuição espacial dos edifícios religiosos ao longo da estrada principal, onde diz que logo na entrada (Cabeças) o viajante é recepcionado pelo Bom Jesus de Matosinhos, recuada da estrada num importante adro surgindo inesperadamente à direita quase a mesma cota de nível; em seguida, de frente para a estrada, aparece, aos poucos, a matriz de Nossa Senhora do Pilar destacada no interior de uma praça, mas com um grande eixo que corresponde ao próprio leito da estrada que se aproxima de frente para a Matriz de Nossa das Mercês e Perdões e Nossa Senhora da Conceição de Antônio Dias; seguindo em direção à Mariana ao alto, é à direita, em destaque permanente, estão a Capela de Nossa Senhora das Dores, a Igreja de Santa Efigênia e finalmente a Capela de Padre Faria, como mostra o esquema tendo como base a Planta da Cidade de Ouro Preto (1888), Figura 53.

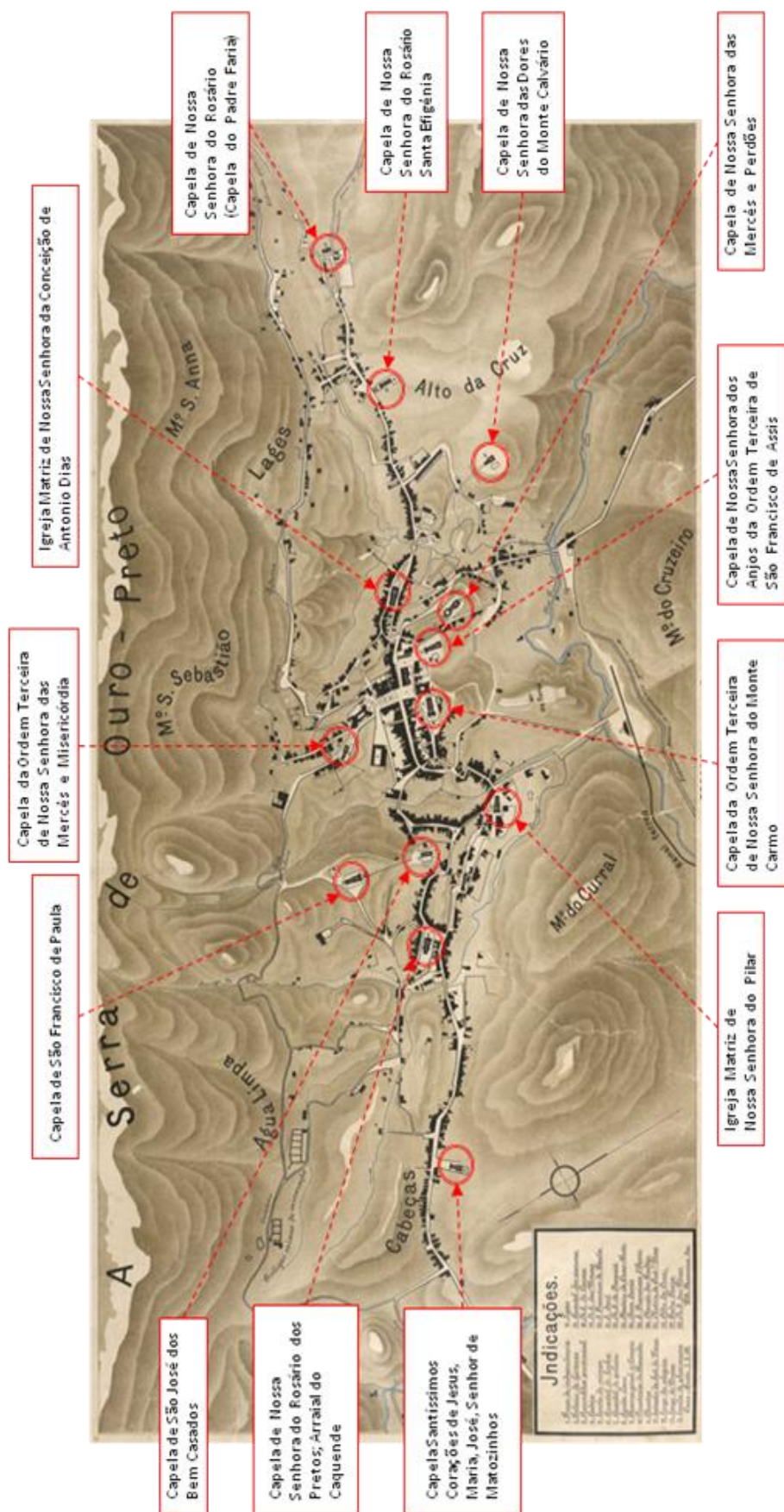


Figura 53 - Distribuição espacial dos templos religiosos na Planta da cidade de Ouro Preto, 1888. (anexo 2)  
 Fonte: Biblioteca Nacional (Digital Brasil). Editado pelo autor.

#### 4.1.4.2. Templos que balizaram o espaço inicial de Vila Rica

Na formação dos primeiros arraiais que mais tarde deram origem a Vila Rica, foi construída também, as primeiras capelas da região entre os anos de 1669 e 1709, as quais seriam substituídas por Igrejas até ao ano de 1730, com exceção da Igreja do Rosário o que só e aconteceu tardiamente em 1740.

##### Igreja Matriz Nossa Senhora do Pilar de Ouro Preto

Segundo Trindade (1945), no mesmo local da atual Igreja Matriz de Nossa Senhora do Pilar de Ouro Preto existia um templo primitivo, instituído por volta de 1700-1703. Não demorariam muitos anos para que a primitiva capelinha, uma das pioneiras da região, fosse elevada à condição de igreja paroquial (Machado, 2011).

De acordo com Romeiro (2008) a capela original, de pau-a-pique como a maioria das casas desses primeiro tempos, foi destruída em 1709 por conta do fogo atado neste morro pelos emboabas na intenção impedir uma nova invasão do povoado pelos paulistas. Sua reinauguração em 1733 foi celebrada com memorável festividade na vila. A etapa gloriosa da cerimônia teria sido o traslado da eucaristia, momentaneamente abrigada na Capela de Nossa Senhora do Rosário dos Pretos (durante o período de obras) até à referida Matriz (Machado, 2011).

O mesmo autor afirma que a maior parte da atual Igreja Matriz de Nossa Senhora do Pilar de Ouro Preto, Foto 21, foi providenciada ainda no princípio da década de 1730. O templo foi assim resistindo ao tempo, contendo partes da estrutura do edifício primitivo e outras mais recentes.



Foto 21- Igreja Matriz Nossa Senhora do Pilar de Ouro Preto, (l: 1730)<sup>4</sup>.  
Fonte: <http://www.turismoouropreto.com/igrejas.html>

O croqui esquemático, Figura 54, mostra a distribuição espacial dos templos religiosos nas proximidades da estrada principal, e destaca a localização da Igreja Matriz de Nossa Senhora do

<sup>4</sup> l: Data do início da construção atual, ainda hoje existente no local.

Pilar de Ouro Preto, assim como, a forma e o traçado urbano desenvolvido em área topograficamente irregular, resultando numa malha com características orgânicas ou labirínticas.

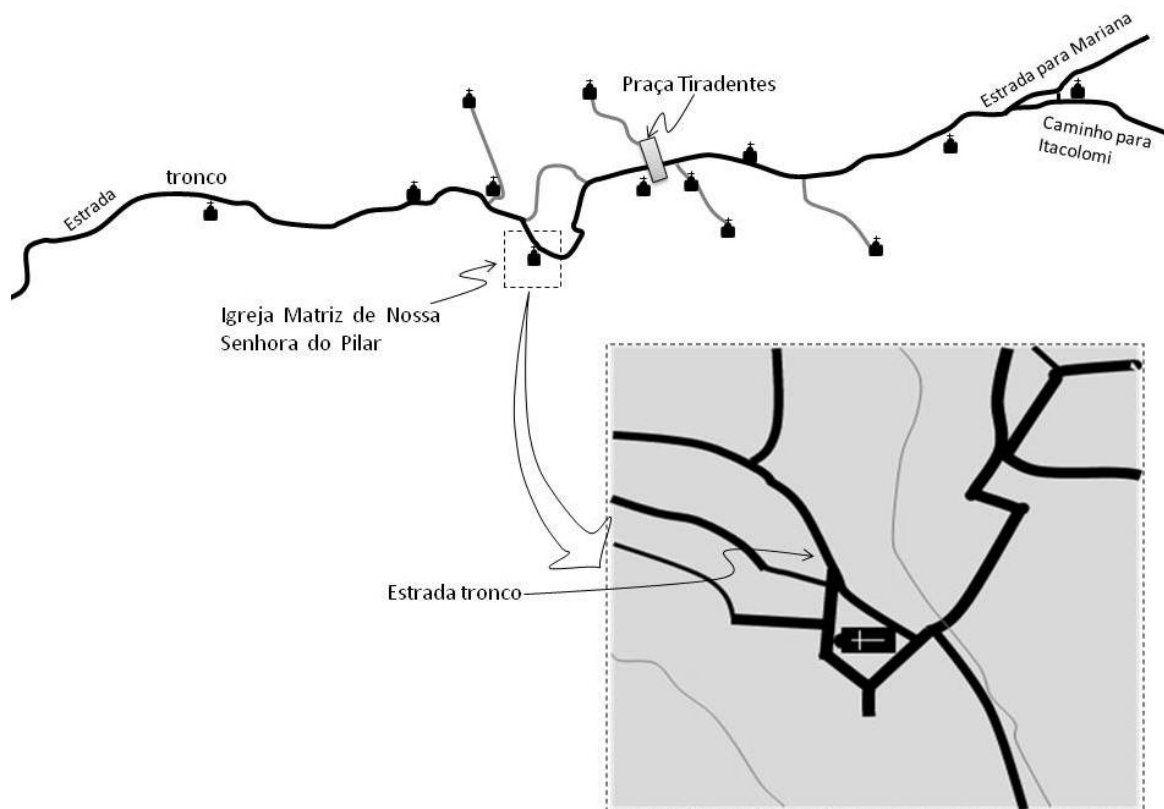


Figura 54 - O croqui esquemático mostra a distribuição espacial dos templos religiosos nas proximidades da estrada principal e destaca a localização da Igreja Matriz de Nossa Senhora do Pilar de Ouro Preto, e o traçado urbano da área.

Fonte: arquivo do autor.

As imagens a seguir, mostram a ocupação do antigo arraial de Nossa Senhora do Pilar do Ouro Preto, gerada a partir do primitivo templo e dos demais que o sucederiam naquele local, destacando algumas ruas e o templo existente na região, conforme legenda grafada com nomes atuais: A- Igreja Matriz de Nossa Senhora do Pilar de Ouro Preto; 1- Rua Conselheiro de Sant'Anna; 2- Rua Dr. Getúlio Vargas; 3- Rua do Pilar; 4 - Córregos do Ouro Preto (com ponte homônima).

Os detalhes da localização da Igreja Matriz de Nossa Senhora do Pilar de Ouro Preto, nas Figura 55 e Figura 56, mostram a situação urbana da área, evidenciando as características de ocupação e o traçado de forma irregular das vias. As informações contidas na cartografia apresentada permitem-nos observar que, o adensamento e o traçado urbano são basicamente os mesmos na região, com concentração do casario ao longo da Rua Dr. Getúlio Vargas e Rua do Pilar. Ao comparar o detalhe da Planta da Cidade de ouro Preto (1888), com a imagem do século XVIII, nota-se, que o crescimento urbano da vila foi quase insignificante.

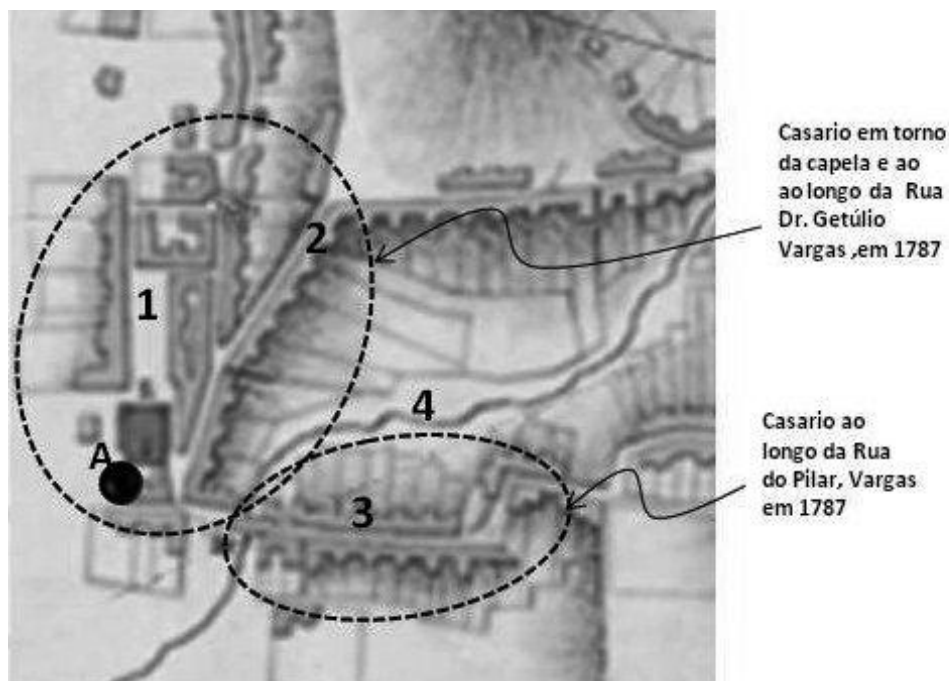


Figura 55 - Localização da Igreja Matriz Nossa Senhora do Pilar de Ouro Preto. Detalhe do “Mappa de Villa Rica”, 1786-1787, (anexo 1).  
Fonte: Reis Filho (2000). Editado pelo autor.

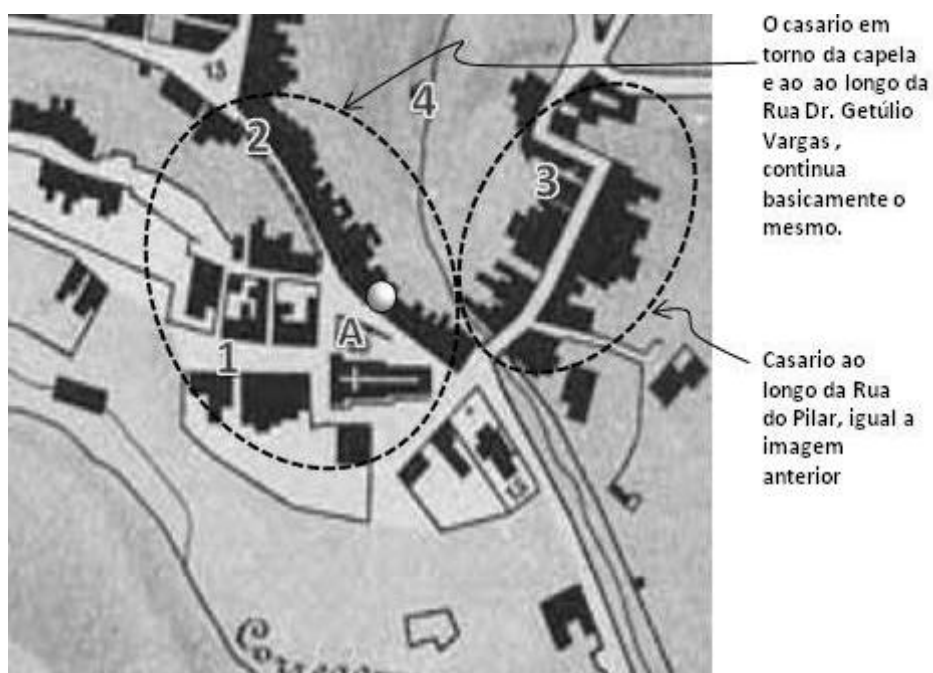


Figura 56 - Localização da Igreja Matriz Nossa Senhora do Pilar de Ouro Preto. Detalhe da Planta da cidade de Ouro Preto, 1888. (anexo 2).  
Fonte: Biblioteca Nacional (Digital Brasil). Editado pelo autor.

#### Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição de António Dias

A primitiva capela de António Dias foi um dos raros exemplos de templo construído na região ainda no século XVII. Numa ligeira meia-encosta vizinha a um vale, onde corre importante



afluente do Rio Funil (Córrego de Antônio Dias), o templo foi erigido, a cerca de 150 metros do curso d'água mais próximo. Esse rústico edifício que ocupara o lugar da atual igreja teria sido levantado provavelmente em 1699 (Menezes, 1980) citado por (Machado, 2011), por ordem do bandeirante Antônio Dias de Oliveira (Salles, 1999). O motivo seria o achado aurífero nas imediações, quando se instalou o primeiro arraial.

A construção do templo atual, Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição, teve início entre fins da década de 1720 e princípio da seguinte, a partir do arremate da obra por Manoel Francisco Lisboa, o autor do risco da igreja, Foto 22, (Souza, 1984).



Foto 22 - Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição de Antônio Dias. (I: 1727).  
Fonte: [http://genealogialanadequeluzdeminas.blogspot.pt/2012\\_01\\_01\\_archive.html](http://genealogialanadequeluzdeminas.blogspot.pt/2012_01_01_archive.html)

O croqui esquemático, Figura 57, mostra a distribuição espacial dos templos religiosos nas proximidades da estrada principal, e destaca a localização da Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição de Antônio Dias, além do traçado urbano desenvolvido em área topograficamente irregular, compondo uma malha com características orgânicas ou labirínticas.

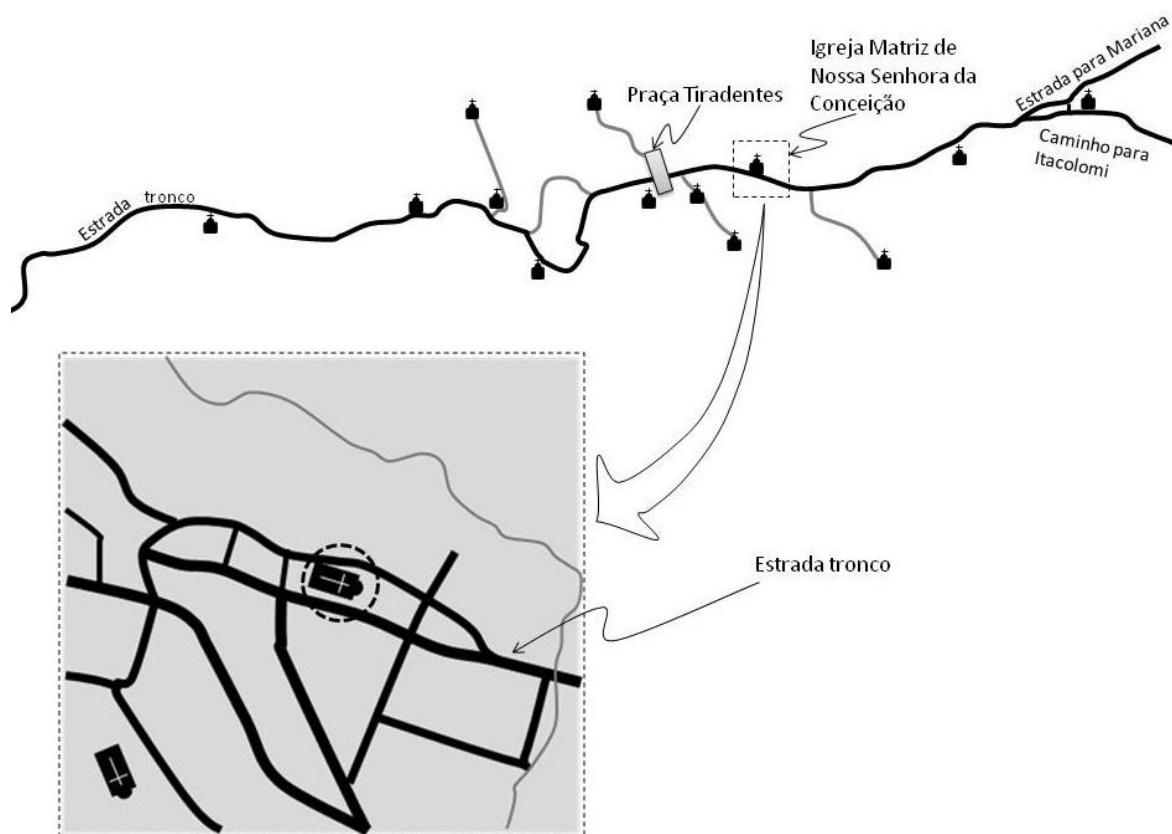


Figura 57 - O croqui esquemático mostra a distribuição espacial dos templos religiosos nas proximidades da estrada principal, destaca a localização da Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição de Antônio Dias e o traçado urbano da região.

Fonte: arquivo do autor.

As imagens a seguir mostram a ocupação do antigo arraial de Nossa Senhora da Conceição de Antônio Dias, gerada a partir do primitivo templo e dos demais que o sucederiam naquele local, dando destaque a algumas ruas, templos, e o córrego presente na região, conforme legenda grafada com nomes atuais: A- Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição; A- Adro (Praça de Antônio Dias); 1- Rua Bernardo Vasconcelos; 2- Rua do Aleijadinho (antiga “Rua de Antônio Dias”); 3- Córrego de Antônio Dias (Ponte de Antônio Dias); 4- Rua Santa Efigênia (antiga Rua “do Vira-Saias” ou “Vira Saia” e, antes ainda, “ladeira que vai para o Padre Faria” (Vasconcelos, 1941).

Os detalhes da localização da Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição, apresentado na Figura 58 e Figura 59, mostram a situação urbana da área, destacando as características de ocupação e o traçado de forma irregular das vias. As informações contidas na cartografia apresentada nos possibilita observar que o edifício está próximo ao Córrego do Ouro Preto, e que tanto, o adensamento como o traçado urbano sofreram poucas mudanças.

Na imagem, correspondente ao ano de 1888 aparecem novas ruas, entre elas as ruas Felipe dos Santos e Dr. Alfredo Baeta, no entanto, ainda com ocupação rarefeita, sendo ladeada por pouquíssimos edifícios. A ocupação pelo casario, que se concentra no entorno da Matriz é praticamente a mesma apresentada nas duas imagens.



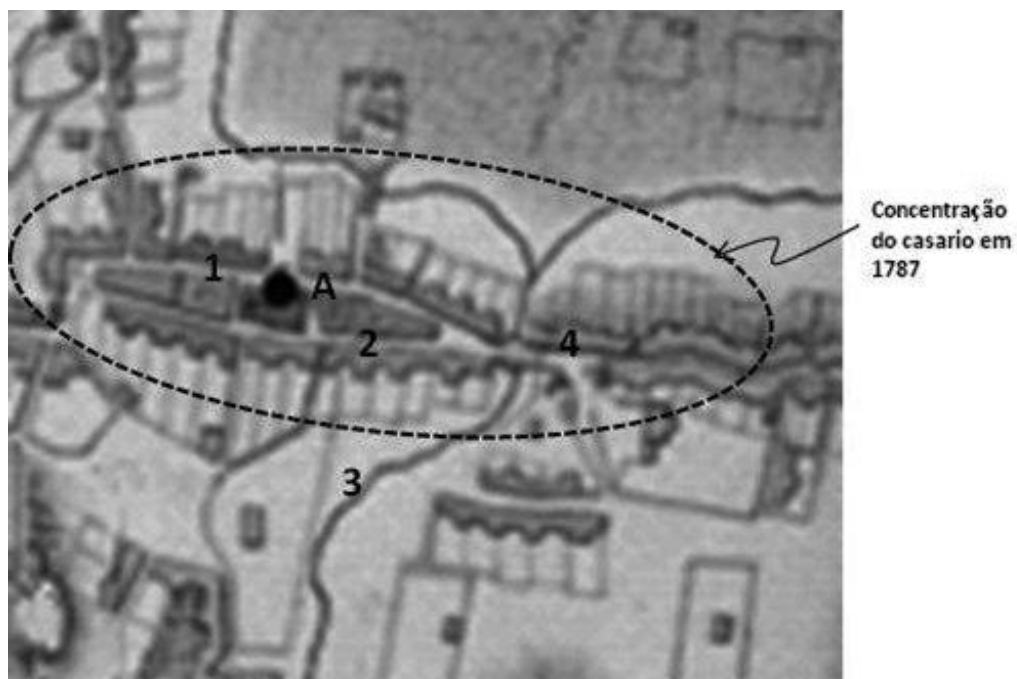


Figura 58- Localização da Igreja Matriz Nossa Senhora da Conceição de Antônio Dias. Detalhe do “Mappa de Villa Rica”, 1786-1787, (anexo 1).  
 Fonte: Reis Filho (2000). Editado pelo autor.

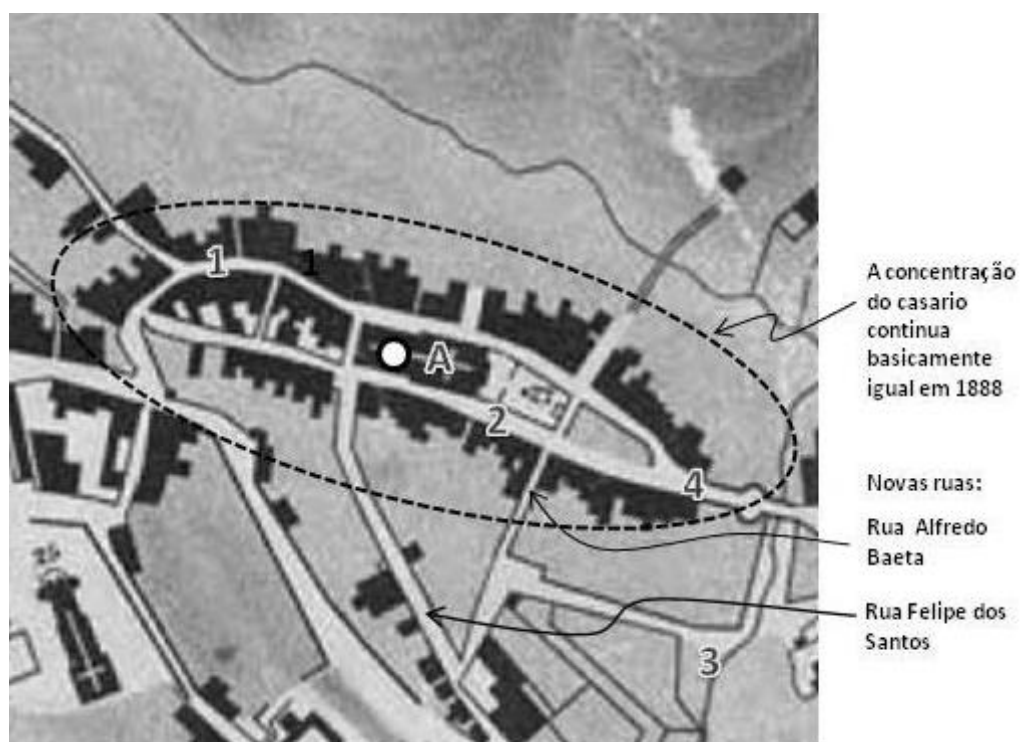


Figura 59- Localização da Igreja Matriz Nossa Senhora do Pilar de Ouro Preto. Detalhe da Planta da cidade de Ouro Preto, 1888. (anexo 2).  
 Fonte: Biblioteca Nacional (Digital Brasil). Editado pelo autor.

### Capela de Nossa Senhora do Rosário do Padre Faria

Pertencente à freguesia de Nossa Senhora da Conceição de António Dias, o local conhecido como Padre Faria – onde se situa a atual Capela de Nossa Senhora do Rosário<sup>5</sup>, – foi ocupado desde o início do século XVIII, Foto 23. O templo primitivo, que outrora existiu ali, pertenceu à Irmandade dos Pardos e foi erigido por volta de 1701-1704, (Ruas, 1958), em devoção a Nossa Senhora do Bom Parto.



Foto 23 - Capela de Nossa Senhora do Rosário (Capela de Padre Faria). (I: 1740). Foto, Públio Athayde.  
Fonte: <http://www.panoramio.com/user/257804> -

Segundo Machado (2011) a primeira capelinha foi construída nas imediações ou no local exato em que se encontra a atual, condicionando a ocupação do antigo Arraial do Bom Sucesso. De acordo com Bento Fernandes Furtado (1999) a capelinha foi fundada em 1701 (sem informar sua localização), leva-nos a supor que o antigo povoado teria sido fundado pelo próprio Padre João de Faria Fialho. Tendo este último descoberto o ribeiro do Padre Faria em 1699, é provável, logo haveria de fundar nas proximidades um arraial de Nossa Senhora do Bom Sucesso, do qual, sabe-se, aquele capelão era devoto.

O croqui esquemático, Figura 60, mostra a distribuição espacial dos templos religiosos nas proximidades da estrada principal e destaca a localização da Capela de Nossa senhora do Rosário (dos Brancos do Padre Faria), assim como, o traçado urbano composto por poucas ruas, basicamente a estrada principal e os caminhos que vão para Mariana e Itacolomi.

<sup>5</sup> Embora seja mais popularmente conhecido como “Capela do Padre Faria”, a designação correta do templo é Capela de Nossa Senhora do Rosário (Souza, 1984).

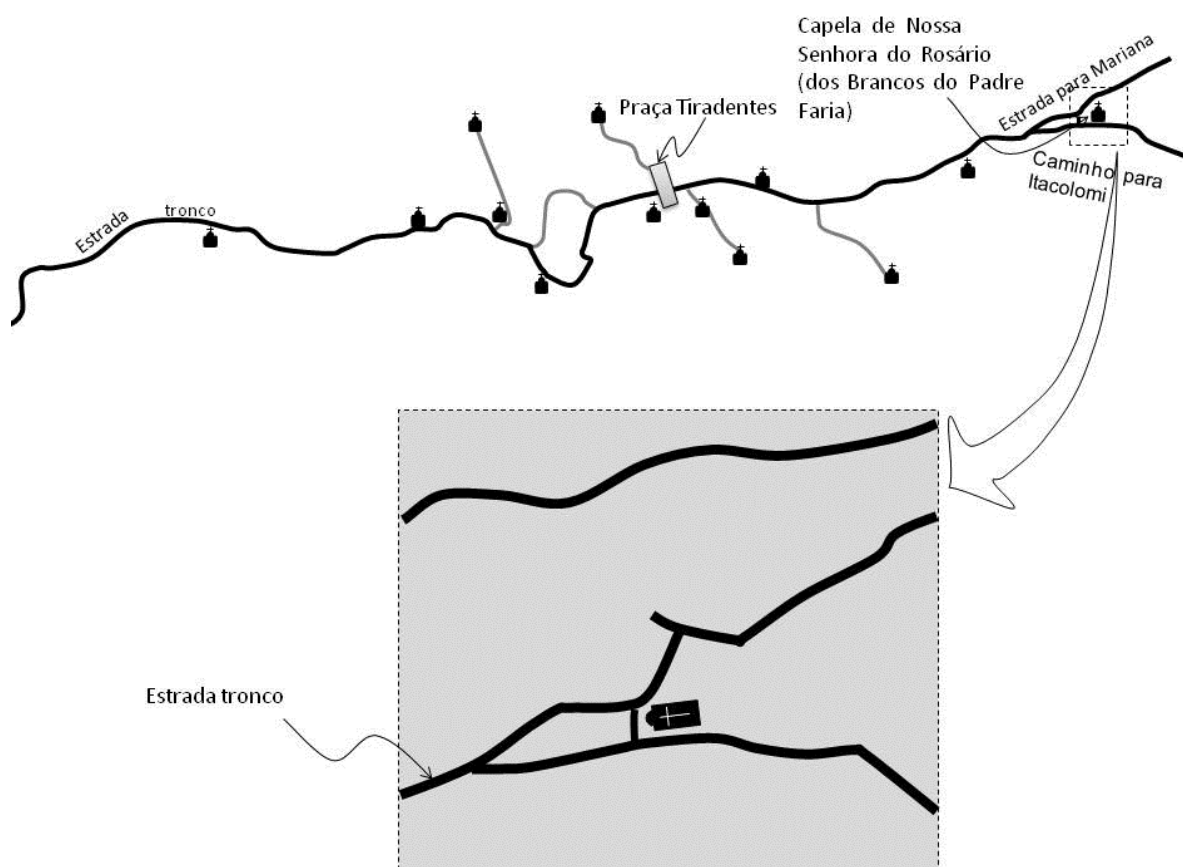


Figura 60 - O croqui esquemático mostra a distribuição espacial dos templos religiosos nas proximidades da estrada principal e destaca a localização da Capela de Nossa senhora do Rosário (dos Brancos do Padre faria) e traçado urbano.

Fonte: arquivo do autor.

A seguir, as imagens mostram a ocupação do possível Arraial do Bom Sucesso (depois, Padre Faria), gerada a partir do primitivo templo e dos demais que o sucederiam naquele local evidenciam a capela e algumas ruas presentes na região: A- Capela de Nossa Senhora do Rosário (dos Brancos do Padre Faria); 1- Rua Padre Faria; 2- Rua Senhora do Parto; 3- Rua Frederico Ozanan. Grafada com nomes atuais.

Os detalhes da localização da Capela de Nossa Senhora do Rosário (dos Brancos do Padre Faria), da Figura 61 e Figura 62, mostram a situação urbana em seu entorno, e evidenciam as características da sua ocupação ao longo dos caminhos para Mariana e Itacolomi. As informações contidas nas imagens permitem-nos observar que, o adensamento e o traçado urbano na região em foco, tiveram poucas transformações.

A imagem seguinte, correspondente ao final do século XIX, mostra uma insignificante quantidade de casas nas imediações do templo, sendo a mesma que constava no ano de 1787. Portanto, percebe-se que a ocupação e o traçado permanecem basicamente os mesmos durante um século.

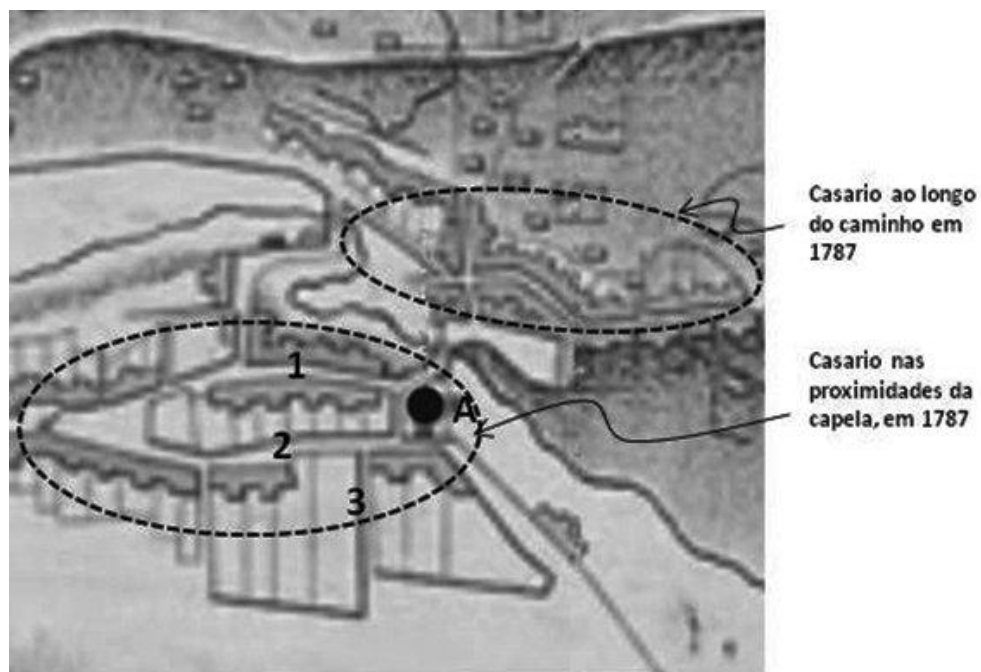


Figura 61- Localização da Capela de Nossa Senhora do Rosário (Capela de Padre Faria). Detalhe do "Mappa de Villa Rica", 1786-1787, (anexo 1).  
Fonte: Reis Filho, (2000). Editado pelo autor.

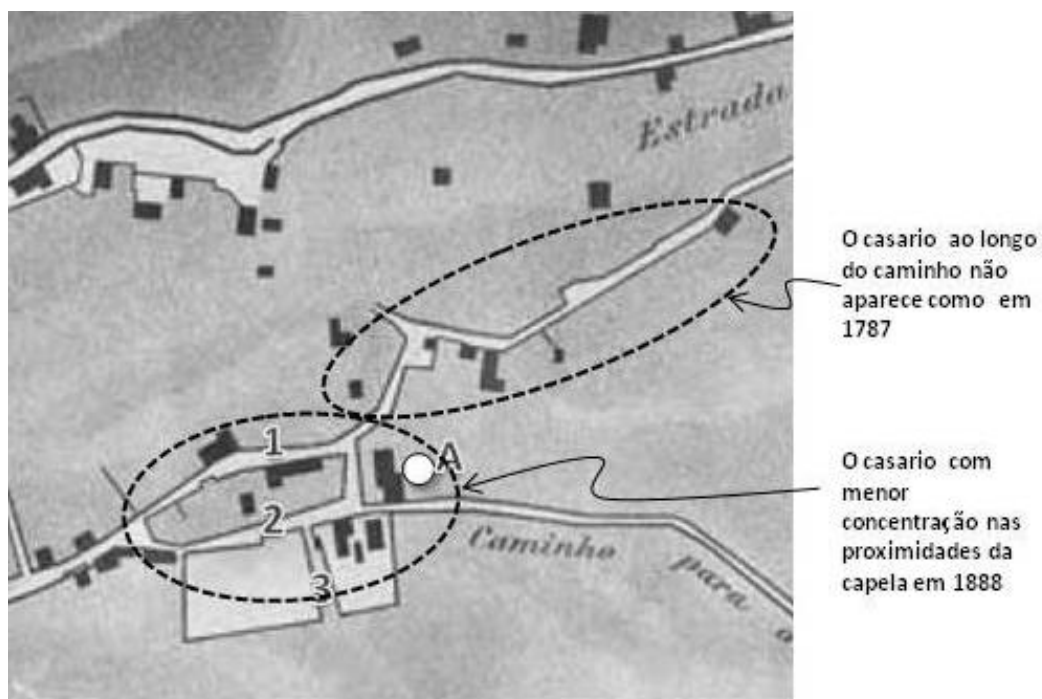


Figura 62 - Localização da Capela de Nossa Senhora do Rosário (Capela de Padre Faria). Detalhe da Planta da cidade de Ouro Preto, 1888. (anexo 2).  
Fonte: Biblioteca Nacional (Digital Brasil). Editado pelo autor.

### Capela de Nossa Senhora do Rosário dos Pretos

Em região pertencente à Freguesia de Nossa Senhora do Pilar, no mesmo lugar da atual Capela do Rosário dos Pretos, Foto 24, existia em 1709 outra, de proporções mais modestas, primitiva (Bandeira, 1957), no entanto pouco se sabe a respeito do antigo templo, mas é possível que, inicialmente, tenha sido edificado sob outra devoção.



Foto 24 - Capela de Nossa Senhora do Rosário dos Pretos. (l: 1785).  
Fonte: <http://cidademuseu.blogspot.pt/search/label/Igrejas>

O antigo arraial do Caquende (atual bairro do Rosário), juntamente com sua capela, foi criado a cerca de cento e trinta metros do Córrego do Caquende, afluente do Rio Funil. Portanto, assim como os demais arraiais da primeira etapa, está situado bem próximo de um vale onde provavelmente se praticou a extração do ouro. Transpondo tal afluente, no princípio do século XVIII foi construída uma primitiva ponte dita do Caquende (também chamada de Ponte do Rosário) (Vasconcelos 1955), no momento em que os arraiais foram unidos com a definição do caminho principal dos transeuntes e mercadores (Machado, 2011).

No ano de 1761, a confraria teria pedido a confirmação da concessão do terreno outrora prometido (Menezes, 1975a), e iniciado as obras de uma capela poucos anos depois, levando-nos a inferir que ao menos parte do referido terreno teria sido utilizado para aquele propósito. Em documento de 11 de julho de 1765, o governador Luiz Diogo da Silva informara que “princiaram uma magnífica Igreja, que tem despendido para cima de cinquenta mil cruzados, continuam na diligência de acabar [...]”.

O croqui esquemático, Figura 63, mostra a distribuição espacial dos templos religiosos nas proximidades da estrada principal, e destaca a localização da Igreja Matriz de Nossa Senhora do

Rosário dos os Pretos, juntamente com o traçado urbano desenvolvido em áreas topograficamente irregulares, tendo como resultado uma malha com características orgânicas ou labirínticas.

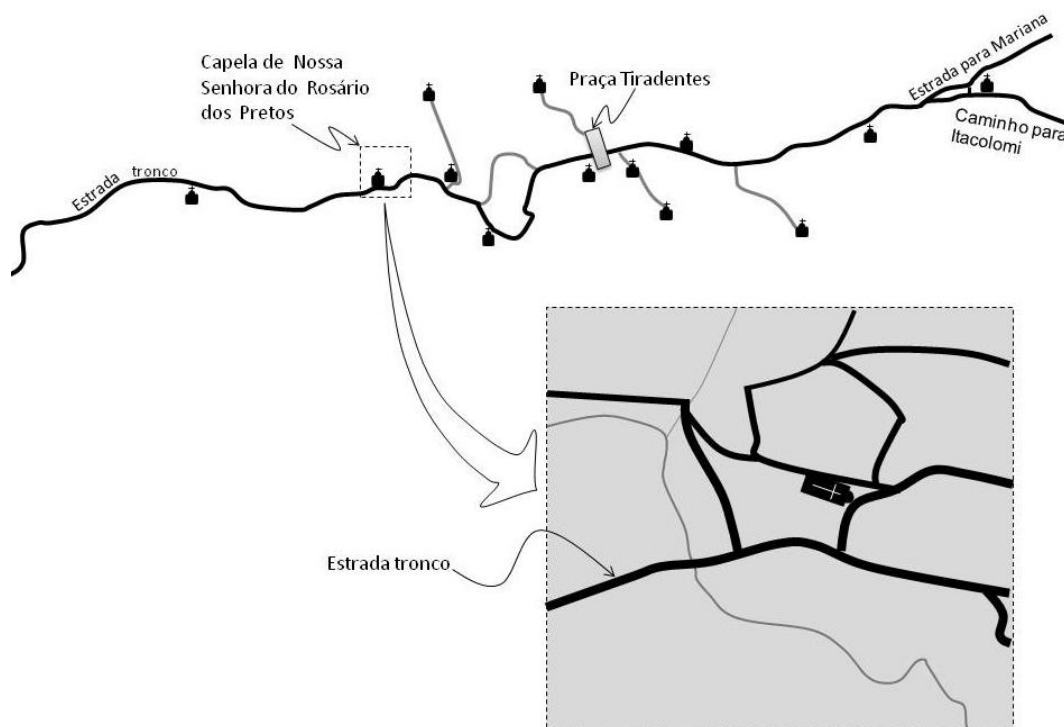


Figura 63 - O croqui esquemático mostra a distribuição espacial dos templos religiosos nas proximidades da estrada principal e destaca a localização da Igreja Matriz de Nossa Senhora do Rosário dos Pretos e o traçado urbano.

Fonte: arquivo do autor.

As imagens a seguir mostram a ocupação do antigo Arraial do Caquende (e, depois, de Nossa Senhora do Rosário), gerada a partir do primitivo templo e dos demais que o sucederiam naquele local, destacando algumas ruas, o córrego e o templo existente na região, de acordo com a legenda, grafada com nomes atuais: A- Capela de Nossa Senhora do Rosário dos Pretos; 1- Córrego do Caquende (com ponte do Rosário); 2 - Rua Bernardo Guimarães; 3- Rua Gabriel Santos; 4- Início da Rua Dr. Getúlio Vargas (trecho da antiga Rua Nova do Sacramento).

Os detalhes da localização da Capela de Nossa Senhora do Rosário dos Pretos, nas Figura 64 e Figura 65, mostram as características urbanas da região, e destacam a forma de ocupação sobre o traçado de forma irregular das vias. As informações contidas na cartografia apresentada nas duas imagens permite-nos observar que o adensamento e o traçado urbano são basicamente os mesmos.

Com base na imagem setecentista, percebe-se que a ocupação do casario se concentra no entorno da Matriz, sendo distribuída pelas ruas Bernardo Guimarães, Gabriel Santos e o início da Rua Dr. Getúlio Vargas (trecho da antiga Rua Nova do Sacramento). Comparando com a imagem, correspondente aos fins do século XIX, se verifica que tanto a concentração do casario como o traçado urbano teve pouca evolução, continuando praticamente iguais.

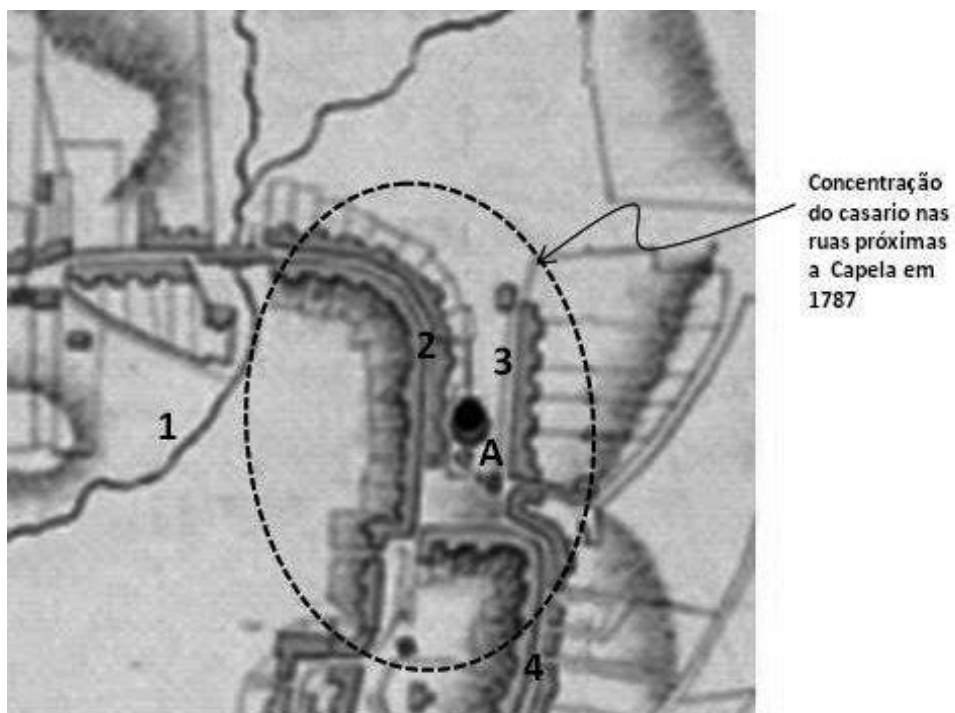


Figura 64 - Localização da Capela de Nossa Senhora do Rosário. Detalhe do "Mappa de Villa Rica", 1786-1787, (anexo1).  
 Fonte: Reis Filho (2000). Editado pelo autor.

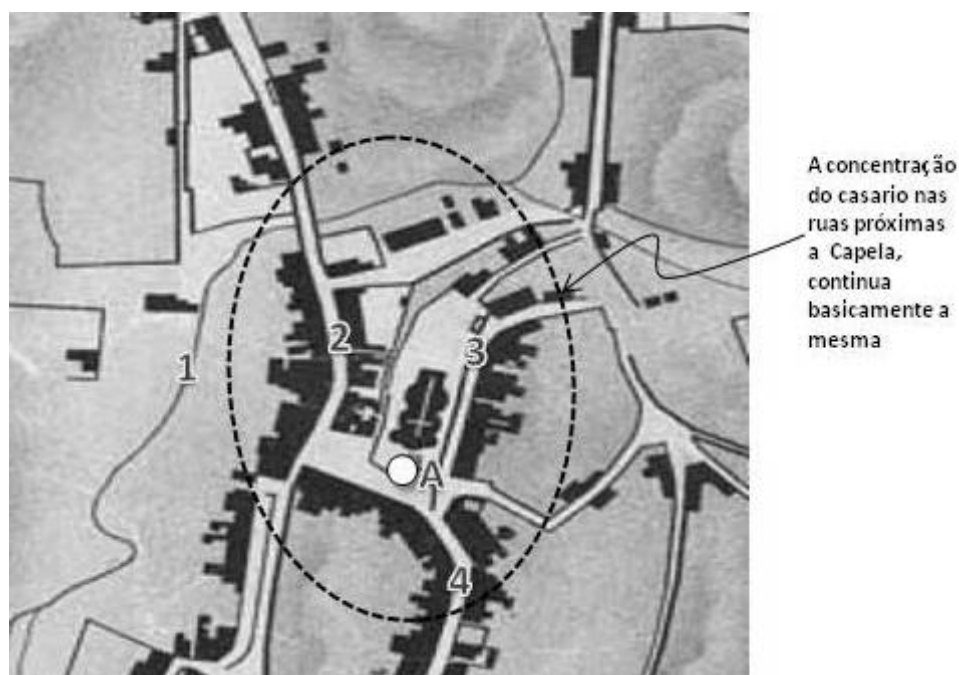


Figura 65 - Localização da Capela de Nossa Senhora do Rosário. Detalhe da Planta da cidade de Ouro Preto, 1888, (anexo 2).  
 Fonte: Biblioteca Nacional (Digital Brasil). Editado pelo autor.

#### 4.1.4.3. Capelas erguidas no auge da exploração aurífera

No período entre os anos de 1730 e 1760, novas capelas são erguidas na vila, agora em locais mais afastados do Morro de Santa Quitéria, assim como dos ribeiros principais. Nessa etapa, templos foram erigidos em pontos estratégicos situados ao longo do Caminho Principal, estimulados pelas poucas construções existentes nas proximidades (embora muitas vezes pontuais e espaçadas) e também pelo movimento das tropas que ali transitavam (Machado, 2011).

##### Capela de São José dos Bem Casados

De acordo com Ruas (1958), no local da atual capela de São José dos Bem Casados, Foto 25, existiu outra, primitiva, sustentada pelos homens Pardos de Vila Rica e edificada em 1730.



Foto 25 - Capela de São José dos Bem Casados. (l: 1753)..  
Fonte: <http://www.minasgerais.com.br/>

Vinte anos depois de construído o templo primitivo, a Irmandade de São José dos Bem Casados deliberou construir a atual capela (Trindade, 1956): “Repete-se, pois aqui o que sucedeu em muitas igrejas mineiras, visto que os Irmãos trataram de erigir nova capela em 1752” (Souza, 1984). Assim sendo, a data de sete de maio de 1757 marcaria a provisão de visita e sua bênção – evento provavelmente realizado em março de 1761 (Trindade, 1956).

O croqui esquemático, Figura 66, mostra a distribuição espacial dos templos religiosos nas proximidades da estrada principal e destaca a localização da Capela de São Jose dos Bem Casados, a forma e o traçado urbano desenvolvido em área topograficamente irregular, gerando uma malha com características orgânicas ou labirínticas.



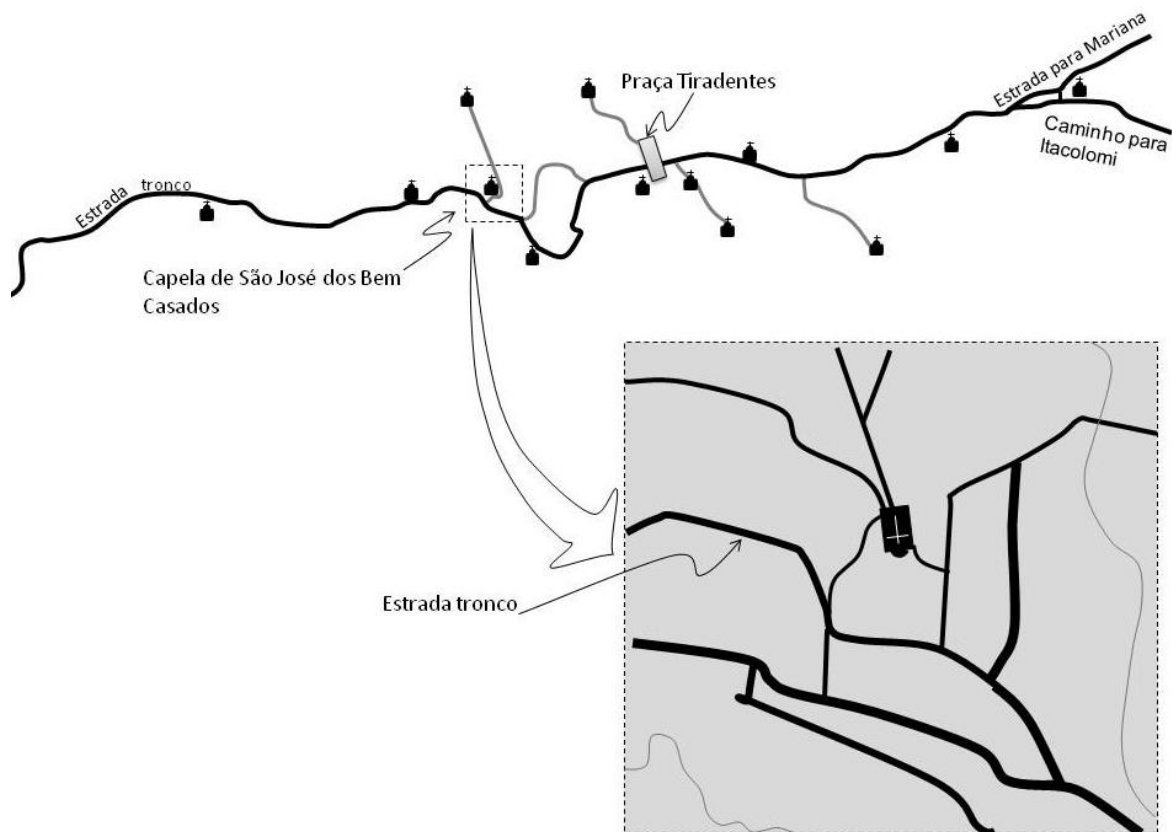


Figura 66 - O croqui esquemático mostra a distribuição espacial dos templos religiosos nas proximidades da estrada principal e destaca a localização da Capela de São Jose dos Bem Casados.  
Fonte: arquivo do autor.

As imagens a seguir, mostram a incipiente ocupação na região da Capela de São José dos Bem Casados, gerada a partir do primitivo templo e dos demais que o sucederiam naquele local, destacando algumas ruas, o córrego, e o templo existente na área, conforme legenda grafada com nomes atuais: A- Capela de São José dos bem Casados; 1- Rua Dr. Getúlio Vargas (trecho da antiga Rua Nova do Sacramento); 2- Rua Teixeira Amaral; 3- Córrego do Ouro Preto (com Ponte de São José) 4- Rua São José.

Os detalhes da localização da Capela de São José dos Bem Casados, na Figura 67 e Figura 68, mostram a situação urbana da região, evidenciando as características de sua ocupação e o traçado de forma irregular das vias. Através das informações contidas nas imagens apresentadas, é possível observar que o adensamento assim como o traçado urbano são praticamente iguais.

Com base na imagem correspondente ao século XVIII, percebe-se a ocupação do casario distribuída ao longo das ruas Dr. Getúlio Vargas (trecho da antiga Rua Nova do Sacramento) e Rua São José. Comparando estas informações, com a imagem correspondente aos fins do século XIX, se verifica que tanto a concentração do casario como o traçado urbano continua praticamente igual.

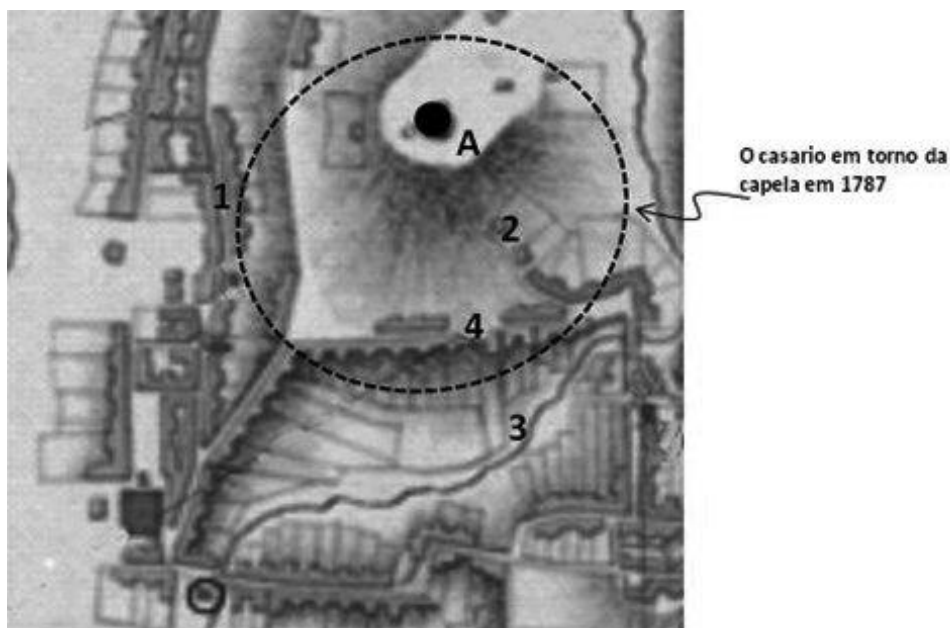


Figura 67- Localização da Capela de São José dos Bem Casados. Detalhe do "Mappa de Villa Rica", 1786-1787, de autoria de Manoel Ribeiro Guimarães, (anexo 1).  
Fonte: Reis Filho (2000). Editado pelo autor.

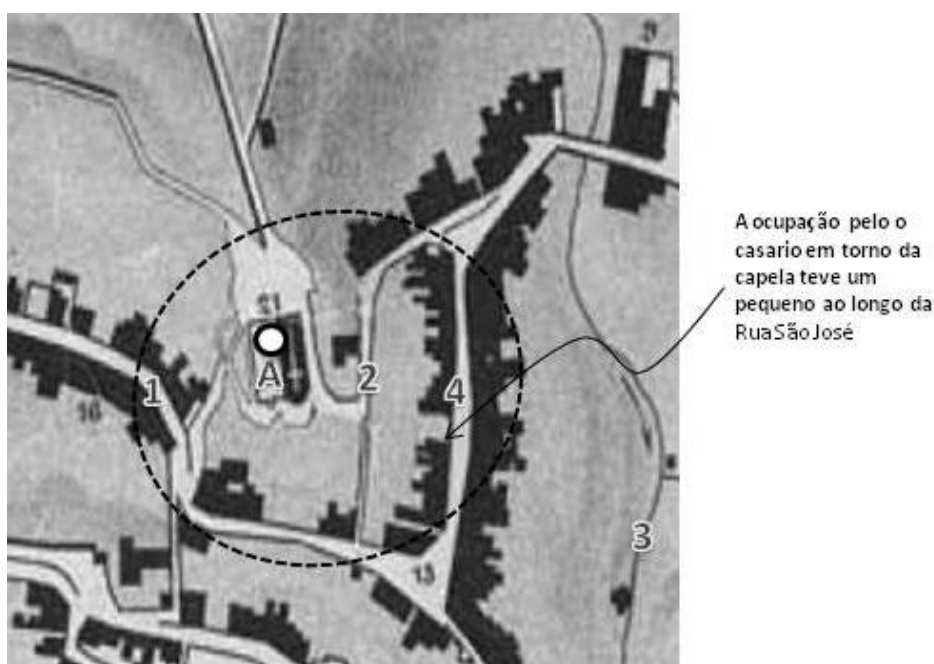


Figura 68- Localização da Capela de São José dos Bem Casados. Detalhe da Planta da cidade de Ouro Preto, 1888, (anexo 2).  
Fonte: Biblioteca Nacional (Digital Brasil). Editado pelo autor.

Capela de Nossa Senhora do Rosário dos Pretos do Alto da Cruz de Padre Faria e região (atual bairro de Santa Efigênia)

Nos primeiros anos de Vila Rica, a região do Alto da Cruz era, muitas vezes, reconhecida apenas como passagem do arraial de Antônio Dias para o do Padre Faria, (Vasconcelos, 1941).

Carrazzoni (1987), afirma que a partir de 1733 – (suposta data da construção do templo), é possível que a Capela do Rosário dos Pretos do Alto da Cruz tenha contribuído para o adensamento e expansão de seu entorno imediato, Foto 26 e Foto 27.

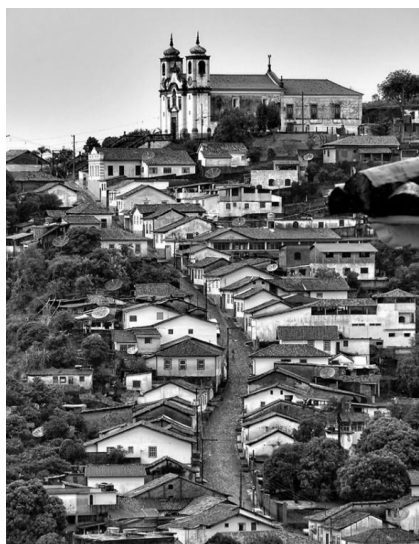


Foto 26 - Capela de Nossa Senhora do Rosário dos Pretos do Alto da Cruz.  
Fonte: <http://olhares.uol.com.br/ladeira-santa-efigenia-ouro-preto-minas-gerais-foto2698-414.html>



Foto 27 - Capela de Nossa Senhora do Rosário dos Pretos do Alto da Cruz. (I: 1720 –T: 1785).  
Fonte: <http://cidademuseu.blogspot.pt/search/label/Igrejas>

O croqui esquemático, Figura 69, mostra a localização da Capela de Nossa Senhora do Rosário do Alto da Cruz na estrada principal, e destaca o traçado urbano composto por poucas ruas, basicamente a Rua Santa Efigênia (estrada principal) e rua Dr. João Veloso (antigo caminho novo) com um conjunto de características lineares.

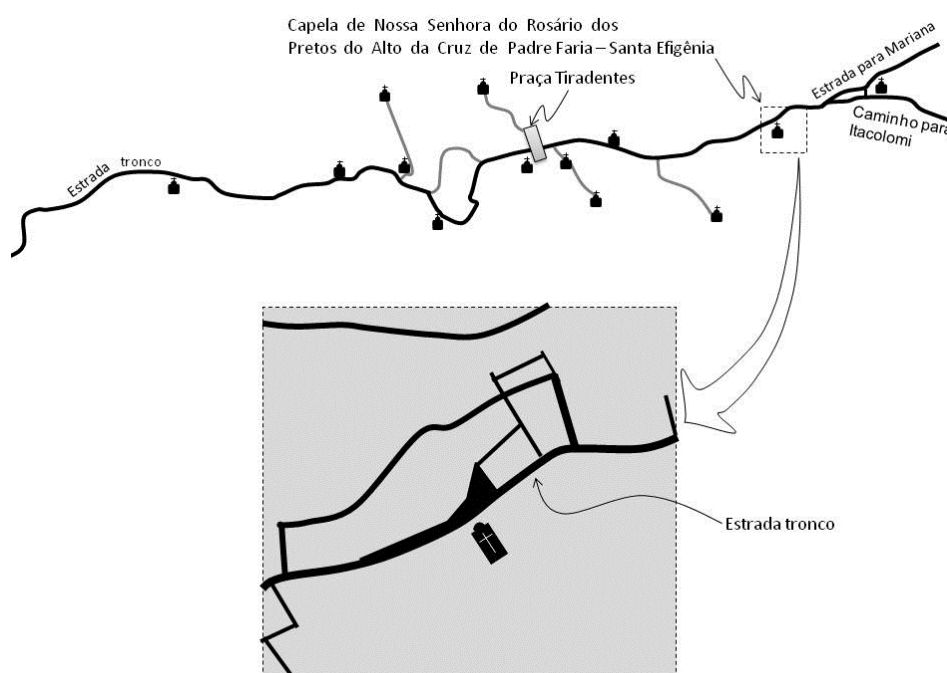


Figura 69 -- O croqui esquemático mostra a distribuição espacial dos templos religiosos nas proximidades da estrada principal e destaca a localização da Capela de Nossa Senhora do Rosário do Alto da Cruz e o traçado urbano.

Fonte: arquivo do autor.

As próximas imagens mostram a ocupação da antiga região do Alto da Cruz (atual bairro de Santa Efigênia) gerada a partir do primitivo templo de Nossa Senhora do Rosário e dos demais que o sucederiam naquele local, e evidenciam a capela e algumas ruas existentes na área, conforme legenda grafada com nomes atuais: A- Capela de Nossa Senhora do Rosário; 1- Rua Dr. João

Veloso (antigo “Caminho Novo”); 2- Rua Santa Efigênia; 3- Rua Padre Viegas; 4- Rua Resende; 5- Rua Padre Faria.

Os detalhes da localização da Capela de Nossa Senhora do Rosário do Alto da Cruz, nas Figura 70 e Figura 71, mostram características urbanas da região e destacam as características do traçado de forma irregular. As informações da cartografia apresentada permite-nos observar que o adensamento urbano na região, assim como, o traçado urbano, não sofreram alterações significativas, permanecendo basicamente os mesmos.

A ocupação pelo casario que se concentra ao longo das ruas Padre Faria e Santa Efigênia é a mesma apresentada nas duas imagens, portanto, não houve crescimento significativo neste período.

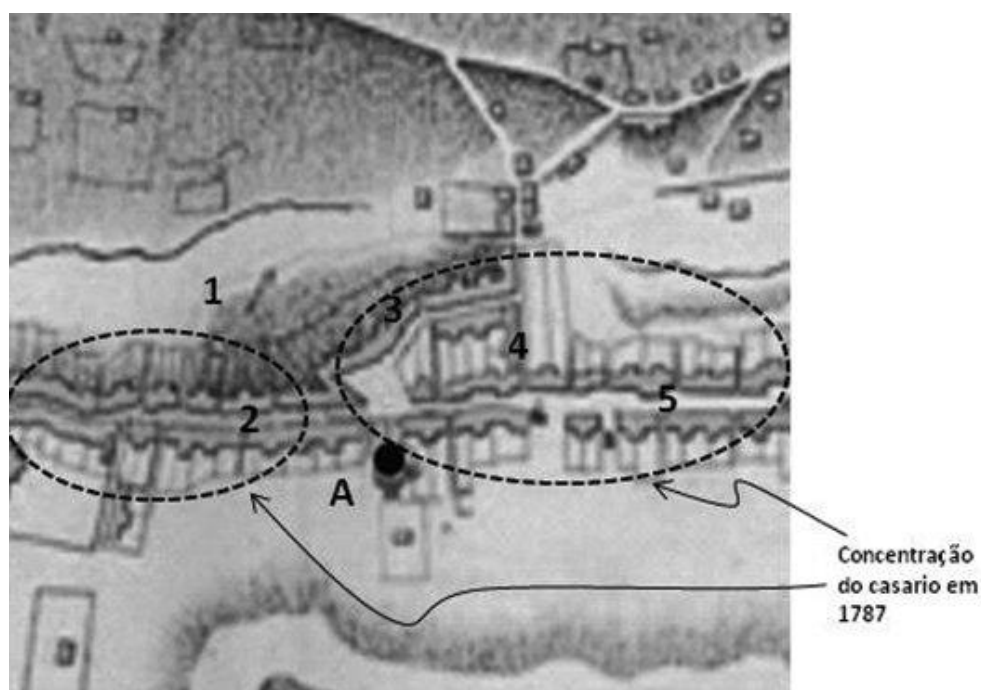


Figura 70- Localização da Nossa Senhora do Rosário dos Pretos do Alto da Cruz de Padre Faria. Detalhe do “Mappa de Villa Rica”, 1786-1787. (anexo 1).  
Fonte: Reis Filho (2000). Editado pelo autor.

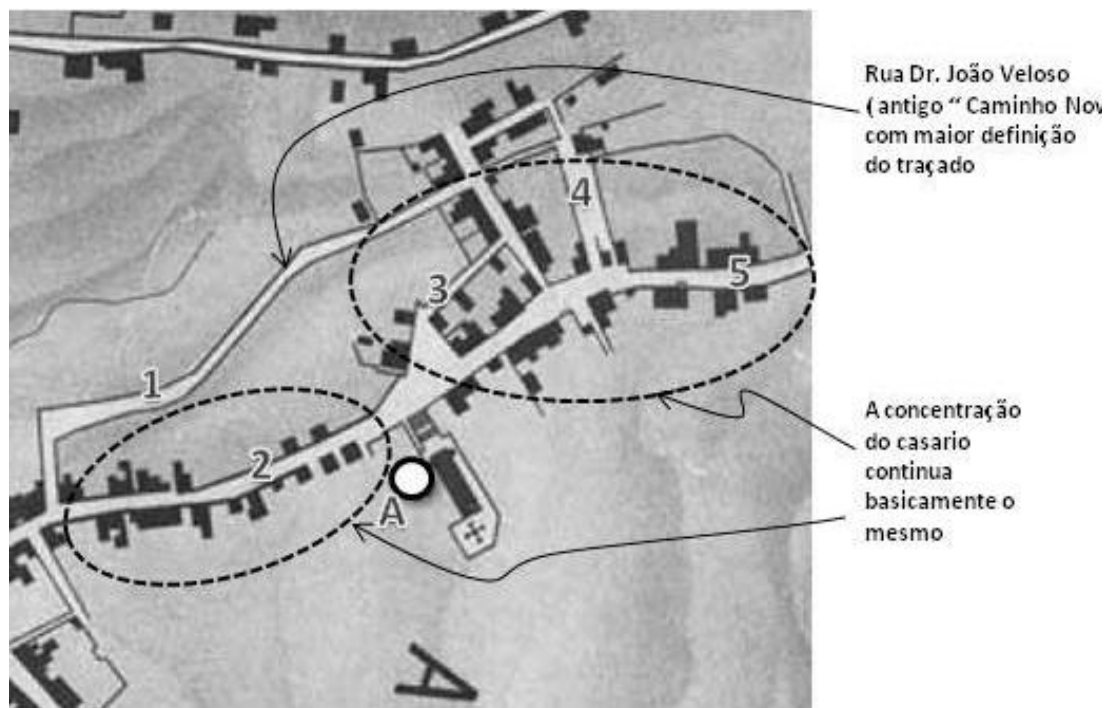


Figura 71- Localização Capela da de Nossa Senhora do Rosário dos Pretos do Alto da Cruz de Padre Faria. Detalhe da Planta da cidade de Ouro Preto, 1888. (anexo 2).  
Fonte: Biblioteca Nacional (Digital Brasil). Editado pelo autor.

#### Capela de Nossa Senhora das Mercês e Perdões (Mercês de Baixo)

Segundo Trindade (1945), ainda não se sabe precisar a data da antiga capela e, tampouco, se aquele foi o primeiro edifício religioso da região. No entanto, é provável que tenha sido erigida na década de 1730 ou início da década seguinte <sup>6</sup>, uma vez que a escritura de patrimônio desta Capela do Bom Jesus dos Perdões é datada de 1º de agosto de 1742.

Pode-se inferir que a primitiva capela teria exercido a função de espécie de “marco regulatório” da ocupação inicial daquele núcleo sendo que a dita Capela de Nossa Senhora das Mercês e Perdões também acabaria por contribuir para que a região se mostrasse ainda mais próspera (Machado, 2011).

Com confraria criada em 1754 (Trindade, 1959), por concessão de D. Frei Manuel da Cruz, primeiro Bispo da diocese de Mariana (Menezes, 1975b), instalou-se a Irmandade das Mercês, por alguns anos, na Capela de São José de Vila Rica, pertencente à Freguesia de Nossa Senhora do Pilar (Trindade, 1959). No entanto, por volta de 1760, houve uma cisão da Irmandade das Mercês, sendo que a parte mais numerosa dos coirmãos mercedários transferiu-se para a Freguesia de Antônio Dias e se instalou na antiga Capela do Bom Jesus dos Perdões, onde foi recebida pelo então patrono do templo, Padre José Fernandes Leite (Trindade, 1959). Anos mais tarde, aquele templo teria sido reedificado (Souza, 1984) e passaria a ser denominada de Capela de Nossa Senhora das Mercês e Perdões, Foto 28.

<sup>6</sup> Embora não tenha indicado suas fontes, Carrazzoni (1987, p. 236) assinala a data de 1740 para o início das obras da capela, então em devoção ao Nosso Senhor do Bom Jesus dos Perdões.



Foto 28 - Capela de Nossa Senhora das Mercês e Perdões (séc. XIX).  
Fonte: <http://cidademuseu.blogspot.pt/search/label/Igrejas>

O croqui esquemático, Figura 72, mostra a distribuição espacial dos templos religiosos nas proximidades da estrada principal, e destaca a localização da Igreja Matriz de Nossa Senhora das Mercês e Perdões, e o traçado urbano desenvolvido em áreas adjacentes. A malha urbana apresenta características orgânicas ou labirínticas.

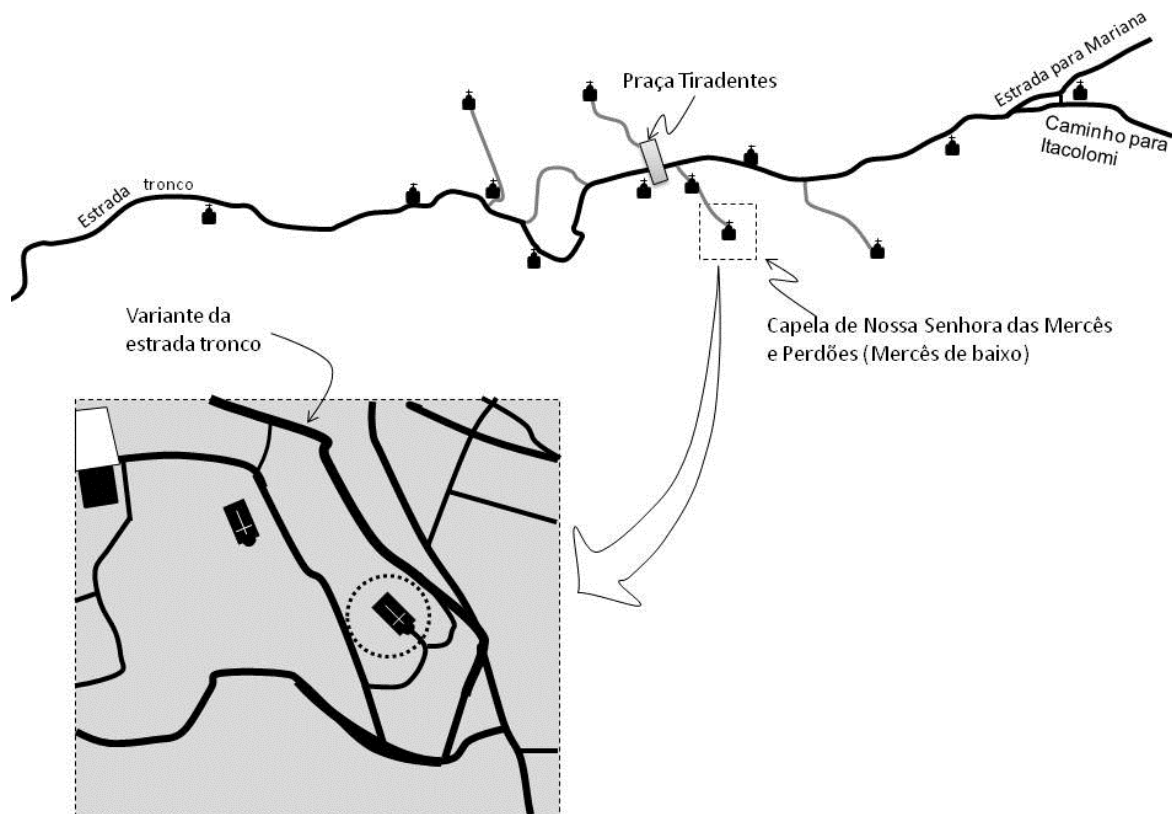


Figura 72 - O croqui esquemático mostra a distribuição espacial dos templos religiosos nas proximidades da estrada principal e destaca a localização da Capela de Nossa Senhora das Mercês e Perdões.  
Fonte: arquivo do autor.

As figuras a seguir mostram a ocupação da região, em torno do templo de Nosso Senhor Bom Jesus dos Perdões (depois, Mercês e Perdões), destacando algumas ruas e templos existentes na área, segundo legenda, grafada com nomes atuais: A- Capela de Nossa Senhora das Mercês e Perdões (antes, Capela de Nosso Senhor Bom Jesus dos Perdões); B- Capela de São Francisco de Assis; 1- Rua Amália Bernhaus (trecho da antiga Estrada Principal); 2- Rua das Mercês; 3- Trechos da Rua Felipe dos Santos.

Os detalhes da localização da Capela de Capela de Nossa Senhora das Mercês e Perdões, na Figura 73 e Figura 74, mostram as características urbanas da área, evidenciando a forma de ocupação entre as ruas de traçado irregular.

A planta cartográfica referente ao século XVIII, mostra-nos o que o entorno da Capela está praticamente isento de edificações, no entanto, a imagem correspondente ao ano de 1888, apresenta um pequeno acréscimo do casario ao longo da continuação da Rua das Mercês, que surge ao longo do século XIX. De modo geral, as alterações no comportamento urbano da região são insignificantes, tanto no que se refere ao adensamento como na forma do traçado das ruas.

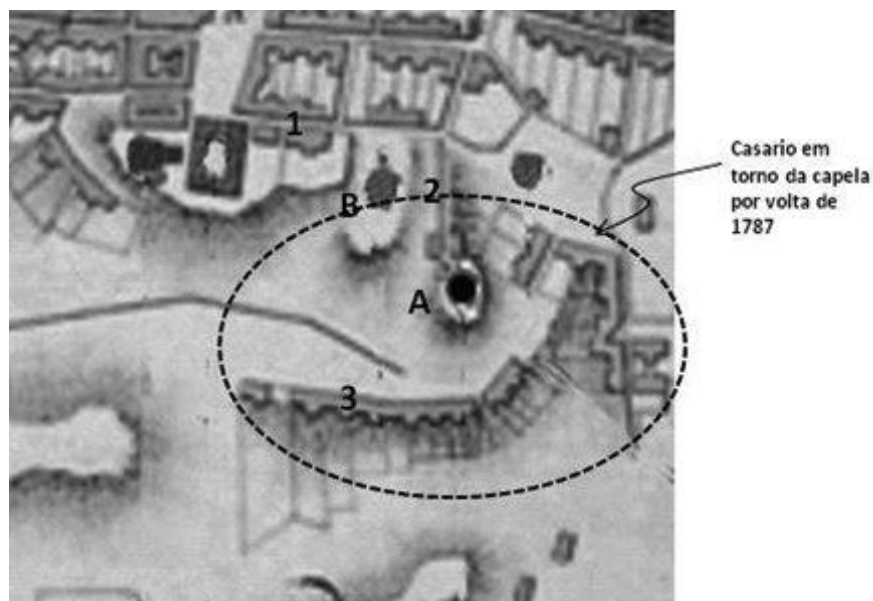


Figura 73- Localização Capela de Nossa Senhora das Mercês e Perdões. Detalhe do “Mappa de Villa Rica”, 1786-1787. (anexo 1).  
Fonte: Reis Filho (2000). Editado pelo autor.

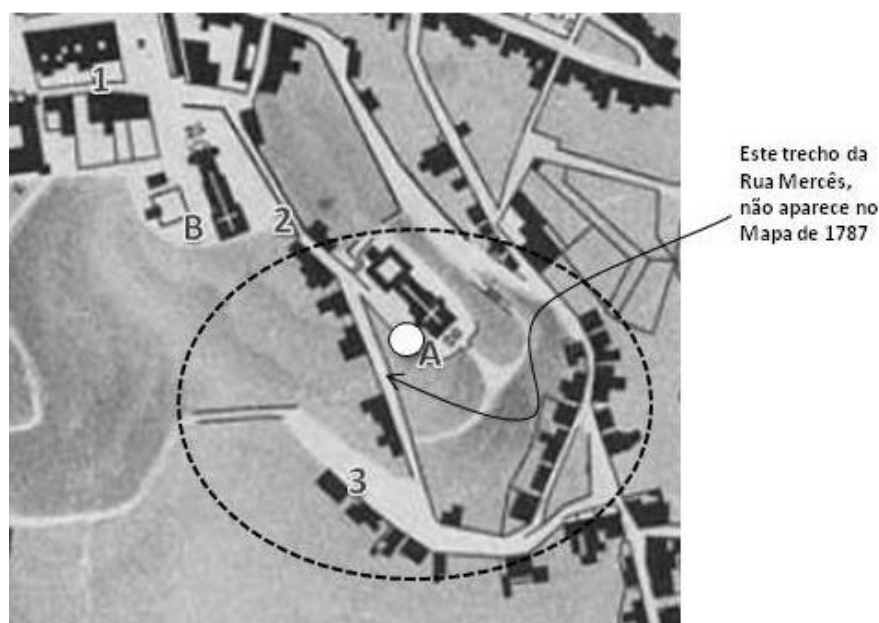


Figura 74- Localização da Capela de Nossa Senhora das Mercês e Perdões. Detalhe da Planta da cidade de Ouro Preto, 1888. (anexo 2).  
Fonte: Biblioteca Nacional (Digital Brasil). Editado pelo autor.

#### 4.1.4.4. O espaço urbano e a ocupação religiosa após o ano de 1760

No decorrer dos últimos decênios do século XVIII a dinâmica sócio-espacial em Vila Rica já não seria regida de forma tão explícita pela exploração aurífera. Em contrapartida, se intensificariam outras atividades e instituições como determinantes no desenvolvimento das povoações: comércio, administração, forças militares, produção cultural e associações leigas (Boschi, 1986).

Na opinião de Bastos (2003) os edifícios religiosos empreendidos a partir da década de 1760 até o início do século XIX, de 1804 (época da construção da Capela de São Francisco de Paula, a última



da vila), exigências tais como a “decência” da arquitetura a ser executada e local a ser escolhido – invariavelmente com vista privilegiada – serão condicionantes básicos, empregados de forma ainda mais criteriosa. “Essas requisições aparecem, sobretudo, nas petições redigidas para o licenciamento das construções, quando se procurava justificá-las com os argumentos pro elitistas de se ‘persuadirem’ outros irmãos e, sobretudo, de se ‘aumentar’ a Ordem”.

Neste momento as suas implantações estão definitivamente desprendida dos vales, tanto no que diz respeito à distância horizontal quanto altimétrica, a busca por um simbolismo ainda mais forte, por meio do destaque na paisagem, ou da proximidade com o poder do Estado, seria premissa para a escolha do local (Machado, 2011). O autor ainda afirma que uma vez edificadas, essas capelas atuariam como importantes definidoras nas dinâmicas de sociabilidade, principalmente do entorno de onde serão implantadas. Contudo, suas implicações iriam reverberar em toda a Vila Rica, sobretudo ao longo do século XIX.

#### Capelas de Nossa Senhora dos Anjos da Ordem Terceira de São Francisco de Assis e região

Nos idos de 1760, seria aprovado e confirmado o erigir da Ordem Terceira de São Francisco de Assis em Vila Rica. Preocupados com a escolha do local mais “adequado” nos conformes da “decência” e de notável destaque na paisagem (Bastos, 2003), decidiram os irmãos terceiros franciscanos adquirir, a qualquer custo, dois terrenos contíguos que, segundo esses devotos, se faziam necessários para “acomodar tudo quanto for decente à mesma capela e território para ela necessário e maiormente quando para melhor vista se carece do dito terreno [...]” (Trindade, 1951). Passados cinco anos, foi então resolvida a aquisição das casas que pertenceram ao Sargento-mor João de Siqueira, para ali finalmente levantar-se a imponente Capela de Nossa Senhora dos Anjos da Ordem Terceira de São Francisco de Assis, Foto 29 (Menezes, 1975b).

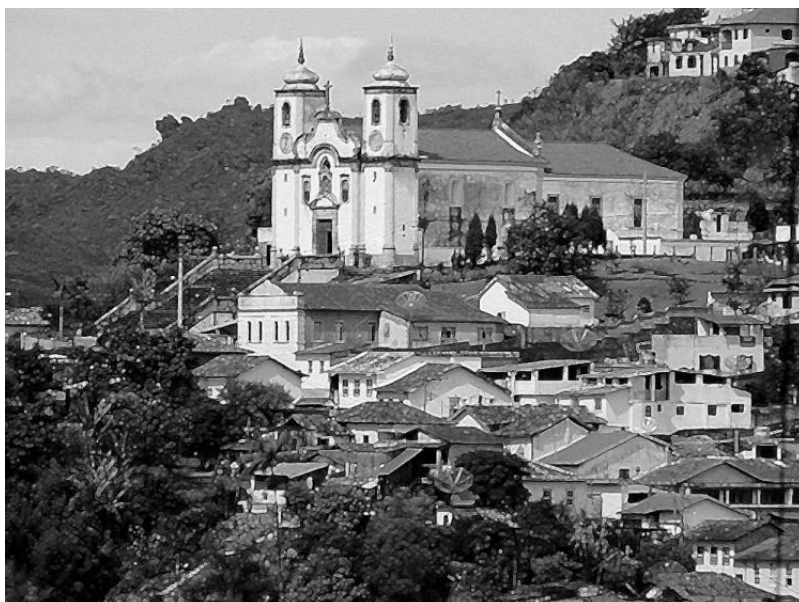


Foto 29 - Capela de Nossa Senhora dos Anjos da Ordem Terceira de São Francisco de Assis. (l: 1766).  
Fonte: <http://olhares.sapo.pt/igreja-de-sao-francisco-de-assis-em-ouro-preto-foto1783558.html>

Segundo Trindade (1951) as obras tiveram início no ano de 1766. O risco da capela é atribuído ao então já renomado artista António Francisco Lisboa. Em 1772, parte do templo já estaria pronto, embora a edificação só ficasse concluída em 1794 (Bandeira, 1957).

O croqui esquemático, Figura 75, mostra a distribuição espacial dos templos religiosos nas proximidades da estrada principal, e destaca a localização da Capela de Nossa Senhora dos Anjos da Ordem Terceira de São Francisco de Assis e o traçado urbano desenvolvido composto por poucas vias.

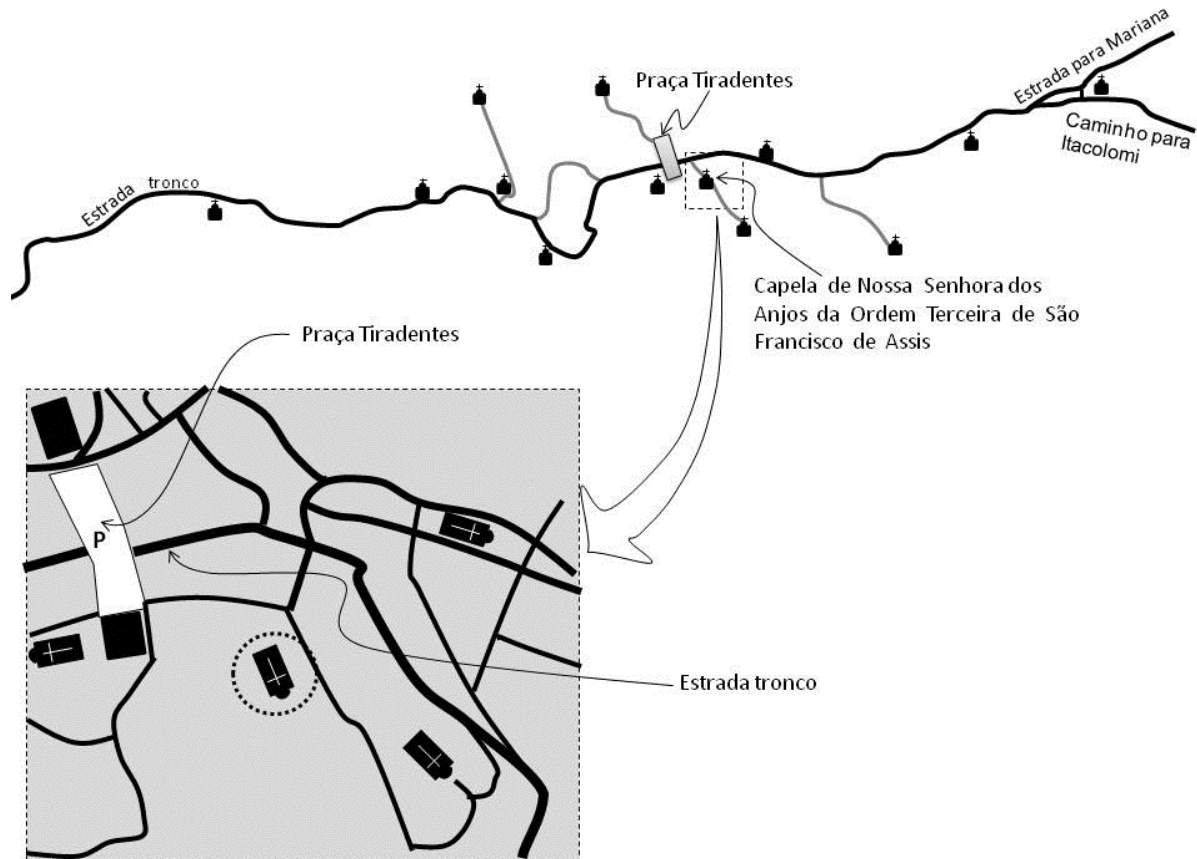


Figura 75 - O croqui esquemático mostra a distribuição espacial dos templos religiosos nas proximidades da estrada principal e destaca a localização da Capela de Nossa Senhora dos Anjos da Ordem Terceira de São Francisco de Assis e o traçado urbano.  
Fonte: arquivo do autor.

As imagens a seguir mostram a ocupação da região da Capela de Nossa Senhora dos Anjos da Ordem Terceira de São Francisco de Assis, destacando algumas ruas e templos presentes na área, conforme legenda grafada com nomes atuais: A- Capela de Nossa Senhora dos Anjos da Ordem Terceira de São Francisco de Assis; B- Capela de Nossa Senhora das Mercês e Perdões; 1- Rua Amália Bernhaus; 2- Largo do Coimbra (outrora conhecido como “Nova Praça”); 3- Praça Tiradentes.

Os detalhes da localização da Capela de Nossa Senhora dos Anjos da Ordem Terceira de São Francisco de Assis, na Figura 76 e Figura 77, mostram a situação urbana da área e evidenciam as características de ocupação e do traçado de forma irregular. Percebe-se que o templo se encontra numa rua variante da estrada principal. As informações contidas na cartografia apresentada permite-nos observar que, o adensamento e o traçado urbano da região sofreram poucas variações.

Considerando que, a Capela de São Francisco, se encontra em área próxima à Capela das Mercês dos Perdões, averiguada anteriormente, as situações urbanas podem ser consideradas semelhantes.



Figura 76- Localização Capela de Nossa Senhora dos Anjos da Ordem Terceira de São Francisco de Assis. Detalhe do "Mappa de Villa Rica", 1786-1787. (anexo 1).  
Fonte: Reis Filho (2000). Editado pelo autor.



Figura 77- Localização da Capela de Nossa Senhora dos Anjos da Ordem Terceira de São Francisco de Assis. Detalhe da Planta da cidade de Ouro Preto, 1888. (anexo 2).  
Fonte: Biblioteca Nacional (Digital Brasil). Editado pelo autor.

#### Capelas da Ordem Terceira de Nossa Senhora do Monte Carmo

De acordo com Lopes (1942), a Ordem do Carmo cogitou desde o início a construção de sua própria capela. O primitivo templo que a acolhera, além de apresentar pequenas proporções frente à nova demanda, encontrava-se parcialmente arruinado. Após várias tentativas fracassadas de acordo, a Irmandade, enfim conseguiu edificar seu próprio templo em terreno que lhe “fora cedido pela Câmara, logo abaixo aos da Capela de Santa Quitéria” (Ruas, 1958).

Bandeira (1957) atribui a data de 1766 para o princípio da Capela da Ordem Terceira de Nossa Senhora do Monte Carmo, Foto 30, no entanto, Menezes (1975b) entende que em documento datado de 1786 conste que, pelo menos até aquele período, a Irmandade de Nossa Senhora do Carmo ainda estava estabelecida na antiga capelinha de Santa Quitéria.



Foto 30 - Capela da Ordem Terceira de Nossa Senhora do Monte Carmo. (l: 1776 - 1772).  
Fonte: [http://www.fabriciomoreira.com/2010\\_04\\_01\\_archive.html](http://www.fabriciomoreira.com/2010_04_01_archive.html)

O croqui esquemático, Figura 78, mostra a distribuição espacial dos templos religiosos nas proximidades da estrada principal e destaca a localização da Capela de Nossa Senhora do Carmo, a forma e o traçado urbano desenvolvido em áreas topograficamente irregulares, resultando numa malha com características orgânicas ou labirínticas.

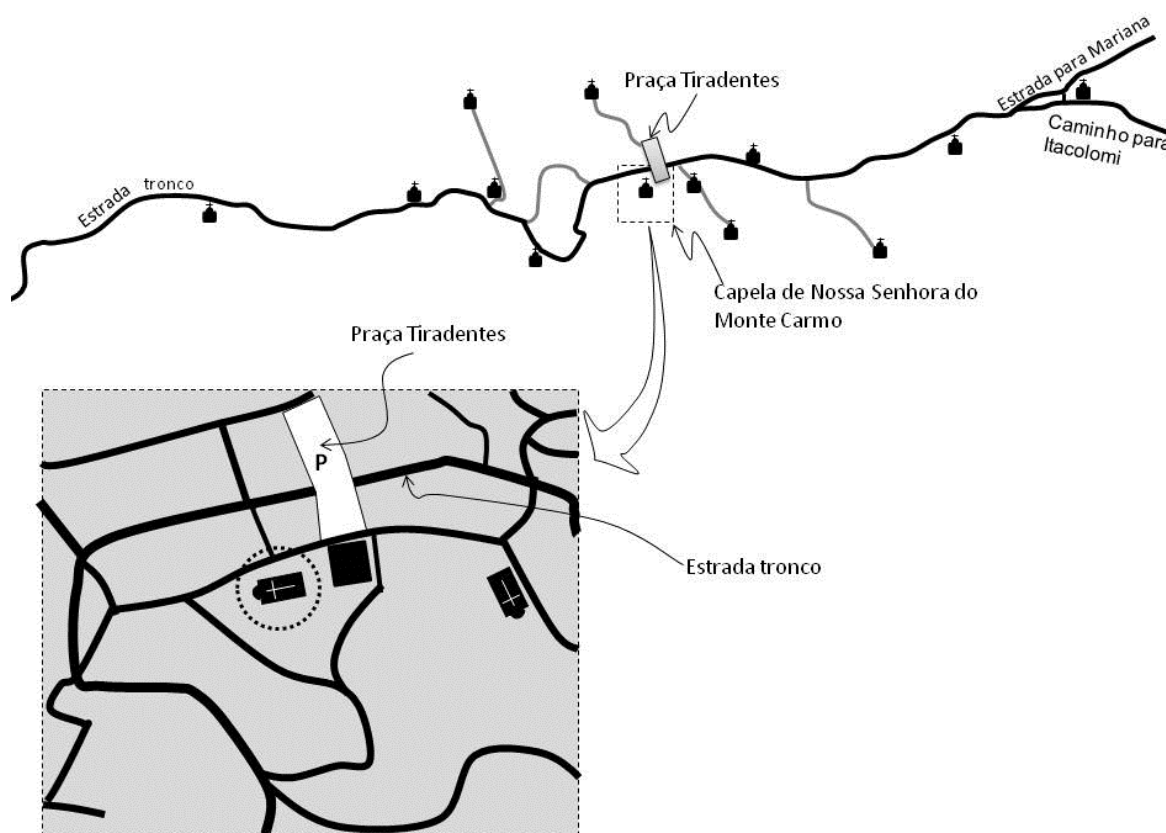


Figura 78 - O croqui esquemático mostra a distribuição espacial dos templos religiosos nas proximidades da estrada principal e destaca a localização Capela de Nossa Senhora do Carmo e traçado urbano.  
Fonte: arquivo do autor.

As próximas figuras mostram a ocupação da região da Capela da Ordem Terceira de Nossa Senhora do Monte Carmo e da Praça Tiradentes, destacando algumas ruas e templos presentes na área, conforme legenda grafada com nomes atuais: A- Capela da Ordem Terceira de Nossa Senhora do Monte Carmo; 1- Rua Costa Senna; 2- Rua Brigadeiro Musqueira (trechos da primitiva Estrada Principal - Rua Direita); 3- Edifício da antiga Casa de Câmara e Cadeia.

Os detalhes da implantação da Capela da Ordem Terceira de Nossa Senhora do Monte Carmo, nas Figura 79 e Figura 80, mostram a situação urbana da área e destacam as características de ocupação e do traçado de forma irregular. Com as informações contidas na cartografia apresentada, é possível observar que o adensamento urbano na região em foco e o traçado urbano, são basicamente os mesmos nas duas imagens.

Na imagem correspondente ao século XIX, aparece a Rua Xavier Veiga, com uma pequena quantidade de edifícios, no entanto, a ocupação que se concentra ao entorno da Praça Tiradentes e da Igreja, é praticamente a mesma apresentada na figura oitocentista.

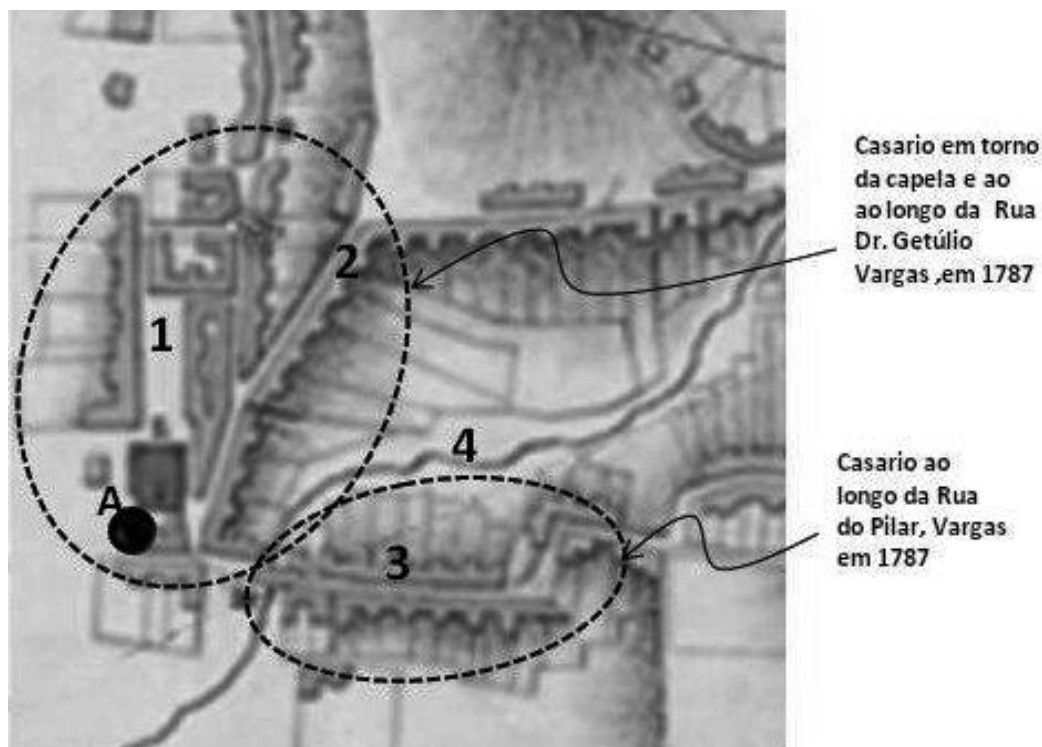


Figura 79- Localização da Capela da Ordem Terceira de Nossa Senhora do Monte Carmo. Detalhe do "Mappa de Villa Rica", 1786-1787. (anexo 1).  
Fonte: Reis Filho (2000). Editado pelo autor.

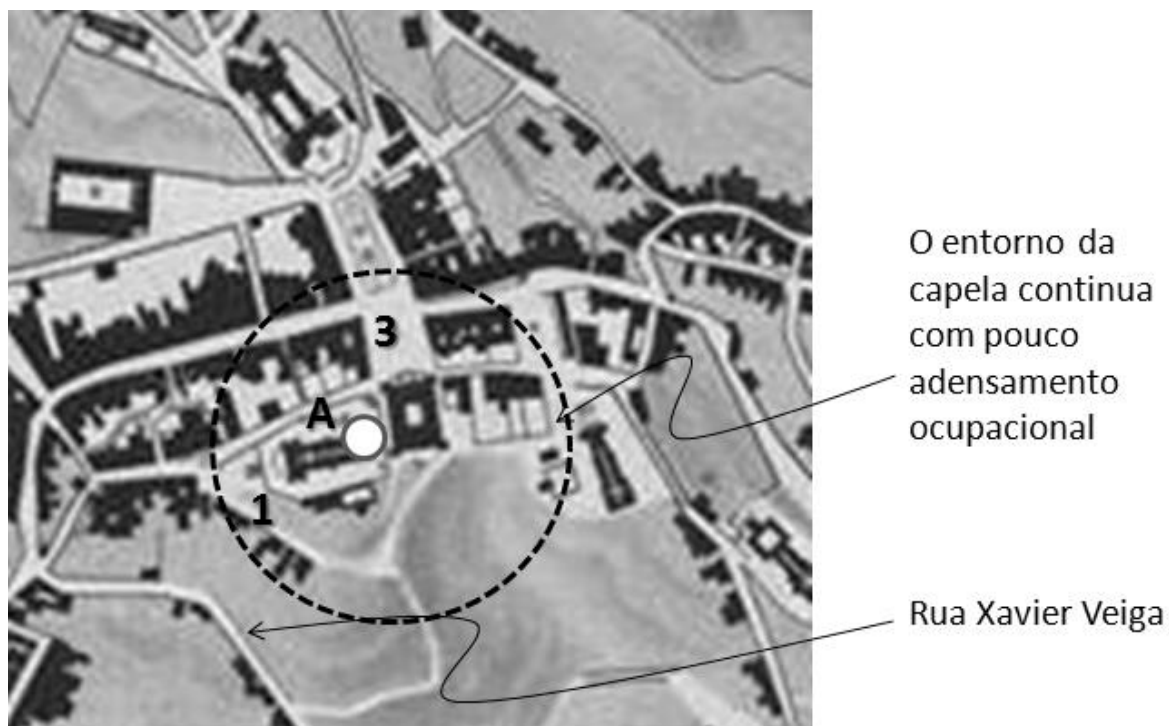


Figura 80- Localização da Capela da Ordem Terceira de Nossa Senhora do Monte Carmo. Detalhe da Planta da cidade de Ouro Preto, 1888. (anexo 2).  
Fonte: Biblioteca Nacional (Digital Brasil). Editado pelo autor.

#### Capelas dos Santíssimos Corações de Jesus, Maria, José, Senhor de Matozinhos, São Miguel e Almas

O terreno escolhido para acolher a ermida e, depois, capela, encontra-se na cumeada de uma íngreme ladeira, num trecho da antiga Rua do Passa-Dez (Vasconcelos, 1955), há aproximadamente quarenta metros de desnível em relação à primitiva ponte homônima. Machado (2011) observa que, em termos de distância linear, localiza-se há mais de quinhentos e cinquenta metros da ponte, que trespassa o Córrego do Passa-Dez.

Com relação a sua edificação própria, Foto 31, consta no livro de nome “Instituições de Igrejas no Bispado de Mariana”, publicado por Cônego (Trindade, 1945) que foi erigido o templo “[...] dos Santíssimos Corações e São Miguel e Almas, no Passa Dez, freguesia do Pilar de Vila Rica, a pedido de Manuel de Jesus Toste, por provisão de 12 de agosto de 1771”. Já no ano seguinte, seria solicitada licença para pedir esmolas para o templo então recém-edificado. Naquela ocasião, “[...] por não haver na dita paragem Capela alguma”, o mesmo Manuel Toste (Fortes?), teria solicitado licença “[...] para se erigir em Capela a dita ermida” (Menezes, 1975a).



Foto 31 - Capela dos Santíssimos Corações de Jesus, Maria, José, Senhor de Matosinhos. (I: 1778).  
Fonte: <http://cidademuseu.blogspot.pt/search/label/Igrejas>

O croqui esquemático, Figura 81, mostra a localização da Capela do Senhor de Matosinhos em relação à estrada central e destaca em detalhes a forma do traçado urbano composto por poucas ruas, basicamente a Rua Alvarenga (antiga Rua do Passa-Dez) com características lineares.

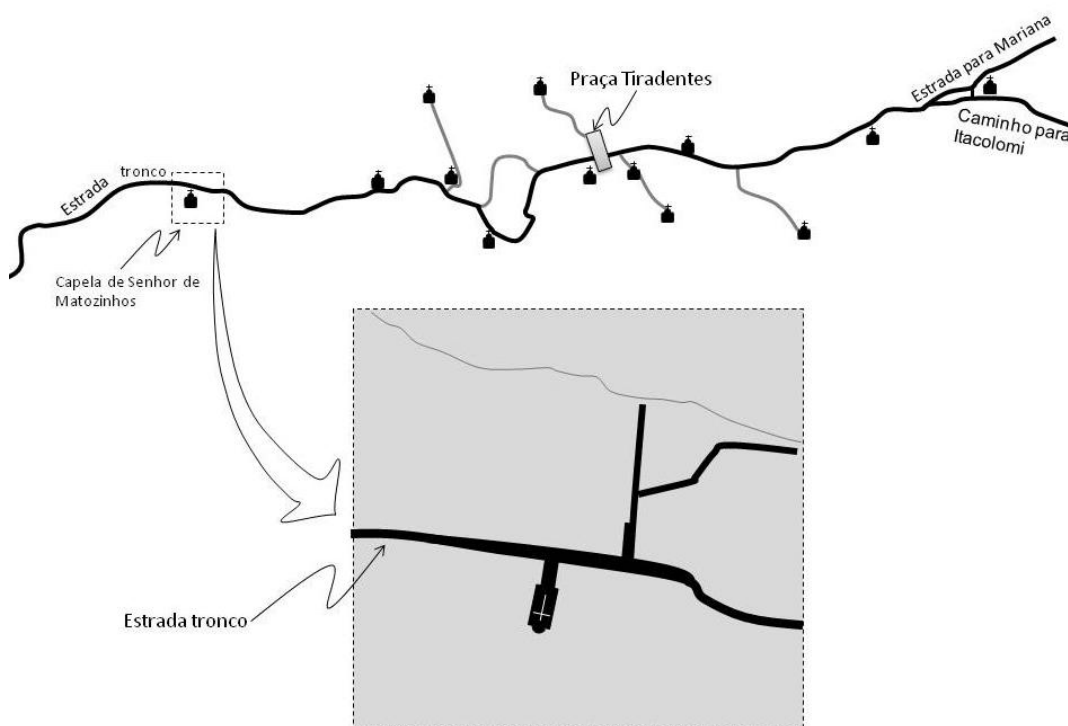


Figura 81 - O croqui esquemático mostra a distribuição espacial dos templos religiosos nas proximidades da estrada principal e destaca a localização Capela Santíssimos Corações de Jesus, Maria, José, Senhor de Matosinhos, São Miguel e Almas e o traçado urbano.  
Fonte: arquivo do autor.



As figuras a seguir mostram a ocupação da antiga região do Alto do Passa-Dez (atual bairro Cabeças), condicionada também pelo templo dos Santíssimos Corações de Jesus, Maria, José, Senhor de Matozinhos, São Miguel e Almas, destacando as ruas e a capela existente na área, segundo a legenda grafada com nomes atuais: A- Capela Santíssimos Corações de Jesus, Maria, José, Senhor de Matozinhos, São Miguel e Almas; 1- Rua Alvarenga (antiga Rua do Passa-Dez); 2- Rua Augusto Correa de Magalhães.

Os detalhes da localização da Capela Santíssimos Corações de Jesus, Maria, José, Senhor de Matozinhos, São Miguel e Almas, nas Figura 82 e Figura 83, mostram a situação urbana, evidenciando a forma de ocupação e o traçado urbano com característica linear.

As informações contidas na cartografia apresentada permite-nos observar que o adensamento e o traçado urbano na região são basicamente os mesmos nas duas imagens, com predominância da concentração do casario ao longo da Rua Alvarenga (antiga Rua do Passa-Dez). Na imagem correspondente ao ano de 1888, aparece a Rua Augusto Correa de Magalhães, ainda praticamente desabitada, no entanto, a ocupação que se concentra ao longo da rua principal, é praticamente a mesma apresentada na figura oitocentista.

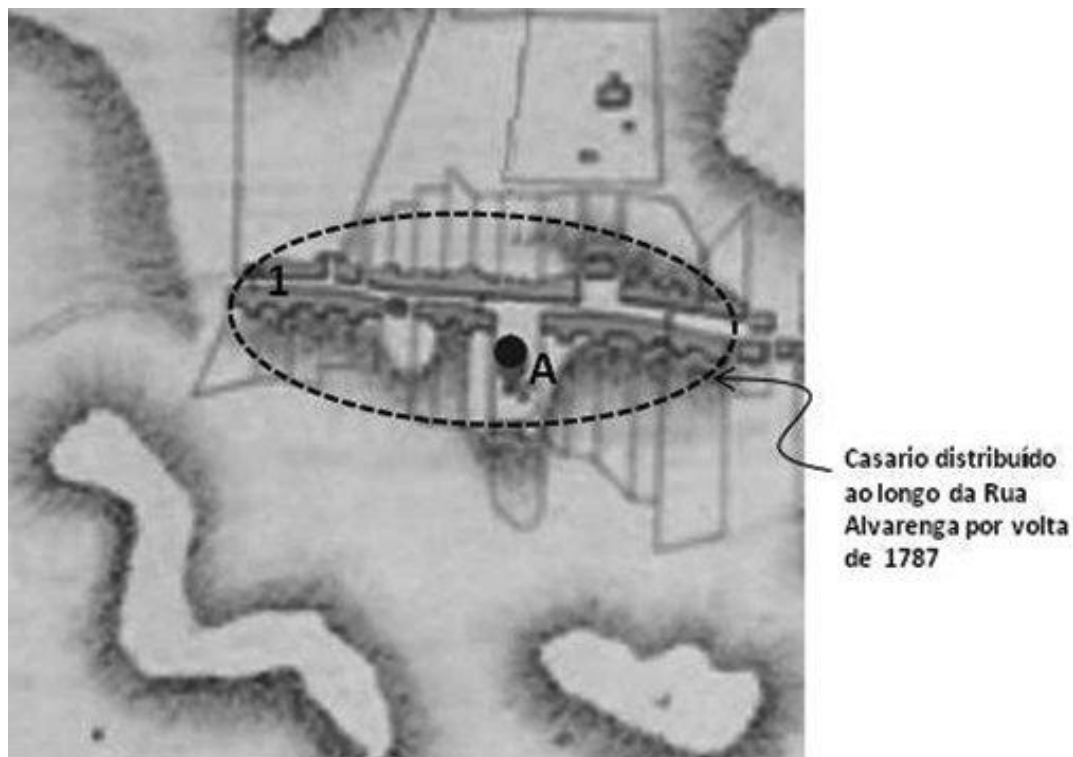


Figura 82 - Localização da Capela Santíssimos Corações de Jesus, Maria, José, Senhor de Matozinhos. Detalhe do "Mappa de Villa Rica", 1786-1787. (anexo 1).  
Fonte: Reis Filho (2000). Editado pelo autor.

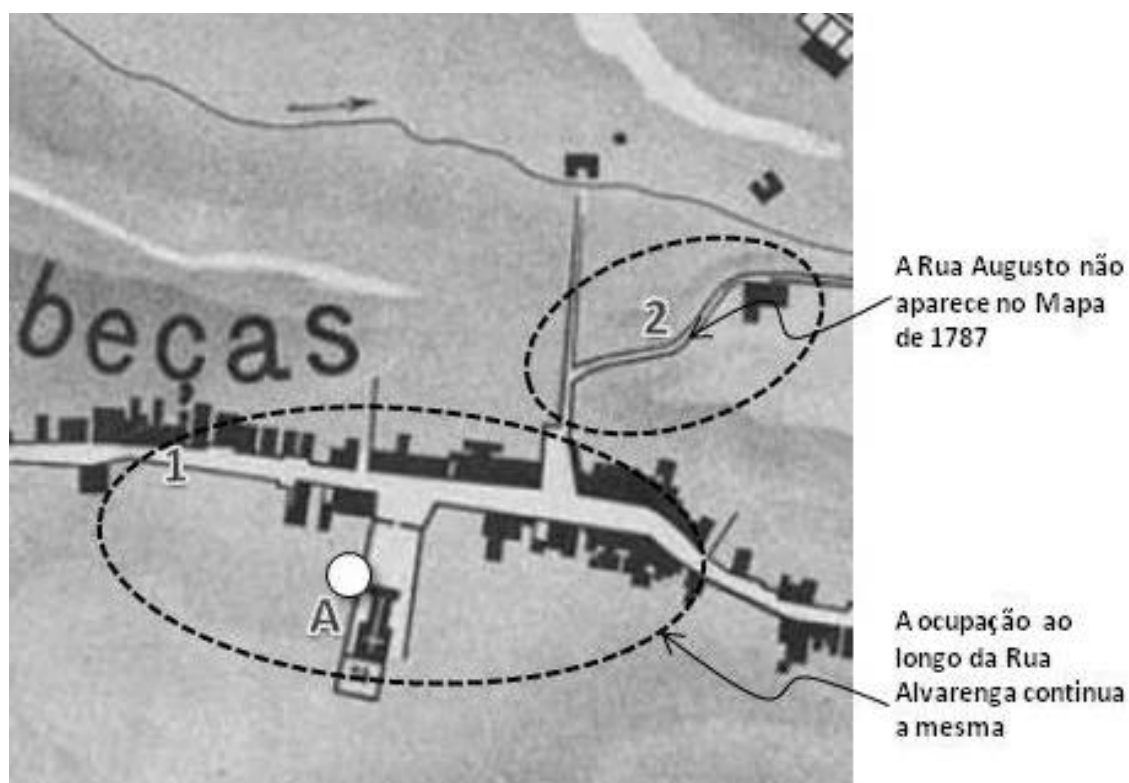


Figura 83 - Localização da Capela Santíssimos Corações de Jesus, Maria, José, Senhor de Matozinhos. Detalhe da Planta da cidade de Ouro Preto, 1888. (anexo 2).  
Fonte: Biblioteca Nacional (Digital Brasil). Editado pelo autor.

#### Capelas da Ordem Terceira de São Francisco de Paula

De acordo com Menezes (1975b), próximo ao local pertencente à Freguesia do Pilar, onde atualmente existe a Capela de São Francisco de Paula, havia anteriormente uma ermida, conforme consta em documento datado de 1786. O mesmo autor afirma que existem poucas informações a respeito do antigo templo, cuja data em que foi erguido é desconhecida.

Bandeira (1957) afirma que a construção da atual capela da região, sob devoção a São Francisco de Paula, Foto 32, teve início no século XIX, no ano de 1804 tornando-se a mais tardia da então Vila Rica. Pouco mais de duas décadas antes, havia sido criada a Ordem Terceira de São Francisco de Paula, cujo primeiro abrigo seria a Igreja de Nossa Senhora da Conceição de António Dias, oficializado a 15 de fevereiro do ano de 1780 (Menezes, 1975b).



Foto 32 - Capela de São Francisco de Paula. inaugurada em 1804.  
 Fonte: <http://cidademuseu.blogspot.pt/search/label/Igrejas>

O croqui esquemático, Figura 84, mostra a distribuição espacial dos templos religiosos nas proximidades da estrada principal e destaca a localização da Capela de São Francisco de Paula, assim como, o traçado urbano da área, inserido numa malha com características orgânicas ou labirínticas.

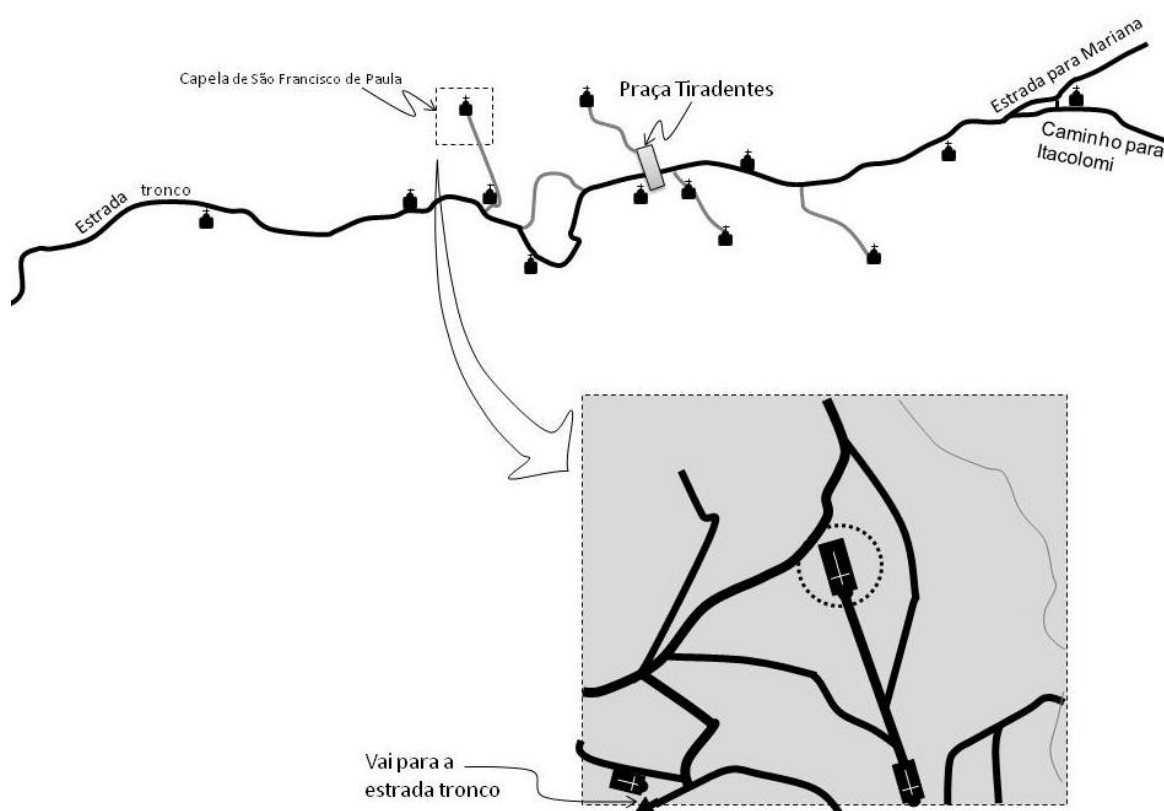


Figura 84 - O croqui esquemático mostra a distribuição espacial dos templos religiosos nas proximidades da estrada principal e destaca a localização da Capela de São Francisco de Paula e o traçado urbano.  
 Fonte: arquivo do autor.

As imagens a seguir mostram a ocupação do antigo Morro da Piedade e Ermida de Nossa Senhora da Piedade (atual Região e Capela da Ordem Terceira de São Francisco de Paula) e destacam algumas ruas e templos presentes na área, conforme a legenda grafada com nomes atuais. A- Ermida de Nossa Senhora da Piedade (sucédida pela Capela de São Francisco de Paula); 1- Rua Joaquim Araújo; 2- Rua São Francisco de Paula (antigo “caminho que segue para a Piedade”).

No detalhe da, Figura 85 está representado somente o local onde seria mais tarde implantada a Capela de São Francisco de Paula, entretanto, com as informações contidas na Figura 86, é possível observar que o adensamento urbano na região em foco é praticamente igual nas duas imagens. No entanto, o traçado das ruas Joaquim Araújo e São Francisco de Paula, aparecem de forma mais definida, juntamente com a presença da atual capela de São Francisco de Paula. O templo que teve a sua construção iniciada em 1804, ainda contínua sem habitações em seu entorno.

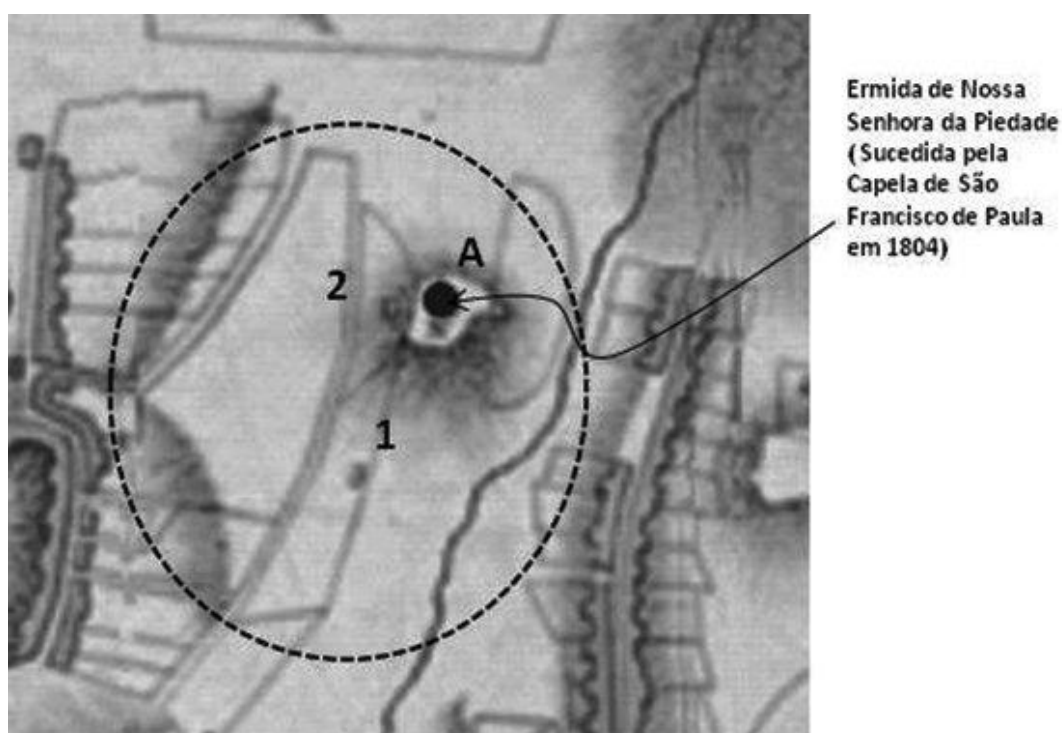


Figura 85 - Localização da Capela da Ordem Terceira de São Francisco de Paula. Detalhe do “Mappa de Villa Rica”, 1786-1787. (anexo 1).

Fonte: Reis Filho (2000). Editado pelo autor.

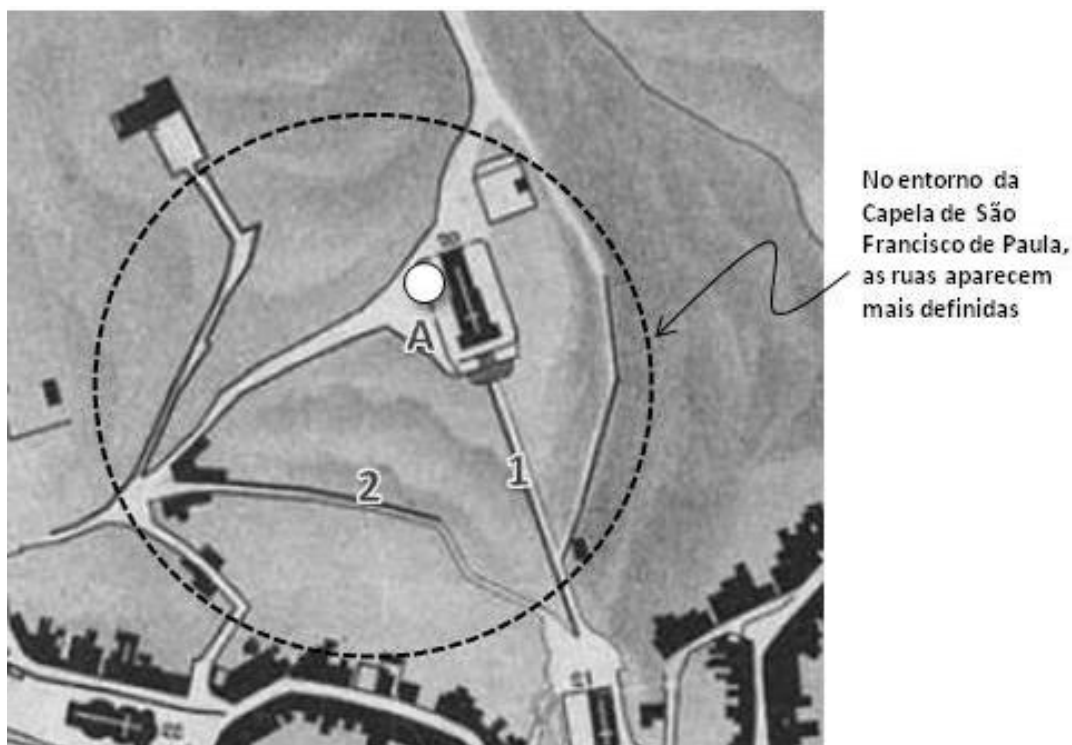


Figura 86- Localização da Capela da Ordem Terceira de São Francisco de Paula. Detalhe da Planta da cidade de Ouro Preto, 1888. (anexo 2).

Fonte: Biblioteca Nacional (Digital Brasil). Editado pelo autor.

#### Capelas da Ordem Terceira de Nossa Senhora das Mercês e Misericórdia (Mercês de Cima)

Para erguer capela própria, os Irmãos das Mercês e Misericórdia trataram de eleger um terreno “conveniente”, sendo que, inicialmente teriam decidido implanta-la “ao pe dos quarteis dos soldados da goarnição desta Villa”. Tal região consistia num “citio acomodado para a parte de baixo delles [dos Quartéis] para a dita obra e fabricandosse ali não cauza perjuizo algum assim o determinarão e convierão todos assinarão”<sup>7</sup> (Trindade, 1959).

Uma vez tomada essa decisão, os irmãos dirigem-se ao então Governador, Conde de Valadares, solicitando o referido local e a necessária licença para edificar. Em resposta, o senado, no entanto, embarga a construção naquele sítio redefinindo o local em que o templo deveria se acomodar: “assentou-se uniformemente que se mudasse o lugar elegido para a nova capella para a parte de cima dos quarteis pegado a Rua Nova [...] ” (Trindade, 1959). A partir de então, começou-se a edificar a capela naquela dita Rua Nova (atual Rua Padre Rolim), em 1773, ou seja, no mesmo ano em que a concessão finalmente havia sido deferida, Foto 33.

<sup>7</sup> Grafada igual ao texto original.



Foto 33 - Capelas da Ordem Terceira de Nossa Senhora das Mercês e Misericórdia. (l: 1773).  
Fonte: <http://cidademuseu.blogspot.pt/search/label/Igrejas>

O croqui esquemático, Figura 87, mostra a distribuição espacial dos templos religiosos nas proximidades da estrada principal e destaca a localização da Capela da Ordem Terceira de Nossa Senhora das Mercês e Misericórdia, o traçado e a forma urbana, dentro de uma malha com características orgânicas ou labirínticas.

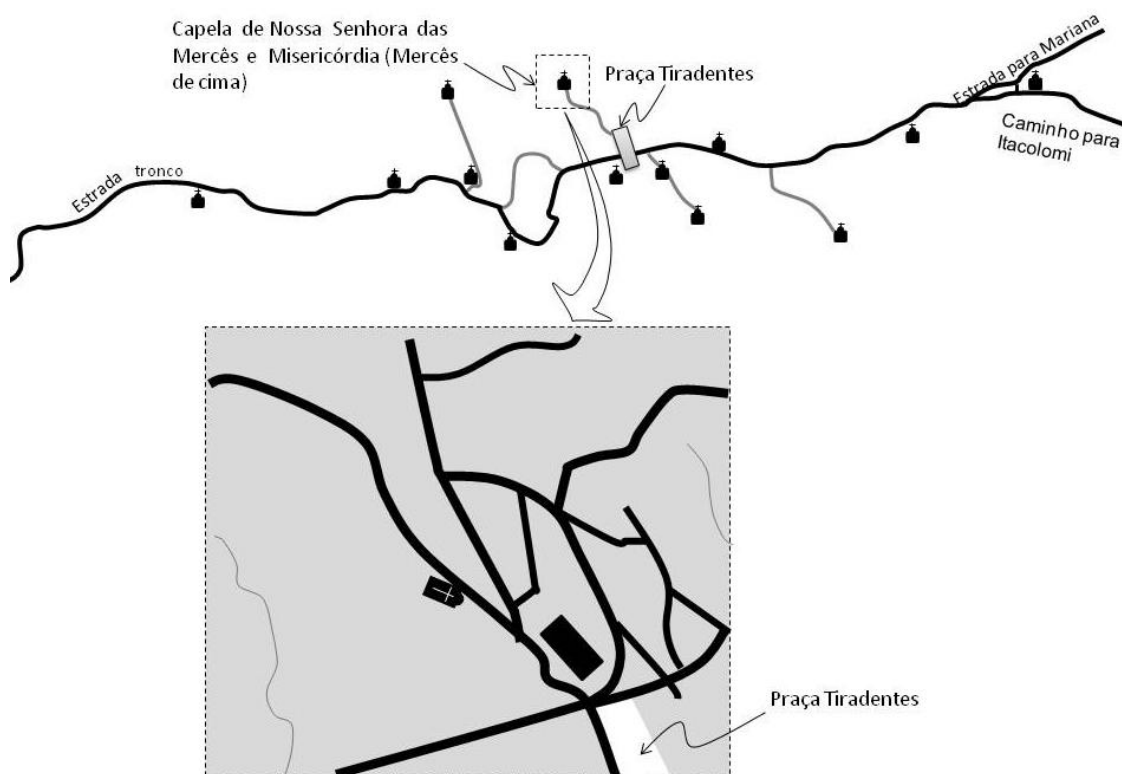


Figura 87 - O croqui esquemático mostra a distribuição espacial dos templos religiosos nas proximidades da estrada principal e destaca a localização da Capela da Ordem Terceira de Nossa Senhora das Mercês e Misericórdia e o traçado urbano.  
Fonte: arquivo do autor.

As imagens a seguir mostram a ocupação da região da Capela de Nossa Senhora das Mercês e Misericórdia e evidenciam algumas ruas e a capela presente na área, conforme legenda grafada com nomes atuais: A- Capela de Nossa Senhora das Mercês e Misericórdia; 1- Edifício do antigo Palácio dos Governadores; 2- Praça Tiradentes (antiga “Praça”); 3- Rua Padre Rolim.

Os detalhes da localização da Capela de Nossa Senhora das Mercês e Misericórdia Matriz, nas Figura 88 e Figura 89, mostram a situação urbana da área, evidenciando as características de sua ocupação e o traçado de forma irregular. As informações contidas na cartografia permite-nos observar que, o adensamento urbano na região em foco e o traçado urbano são basicamente os mesmos. Comparando as duas imagens, percebe-se que após o ano de 1787, a Vila não apresentou expansão urbana significativa.

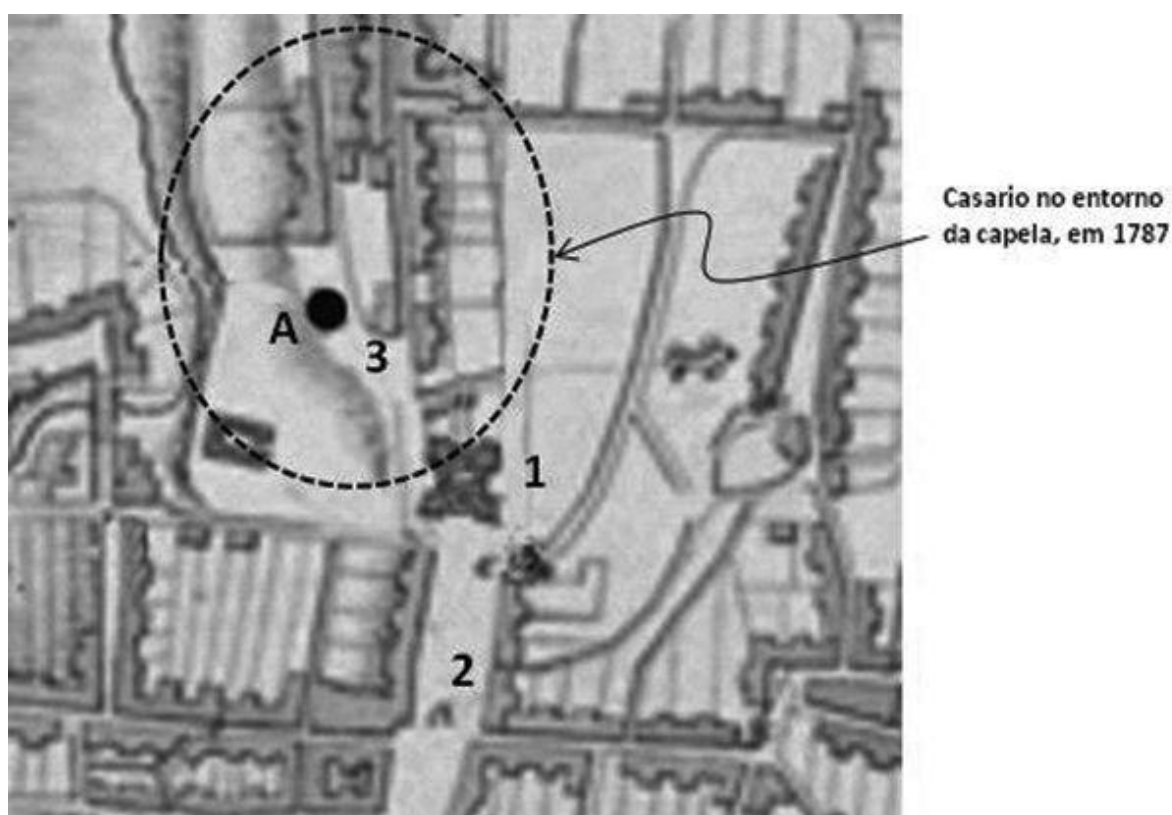


Figura 88 - Localização da Capela de Nossa Senhora das Mercês e Misericórdia. (anexo 1).  
Fonte: Reis Filho (2000). Editado pelo autor.

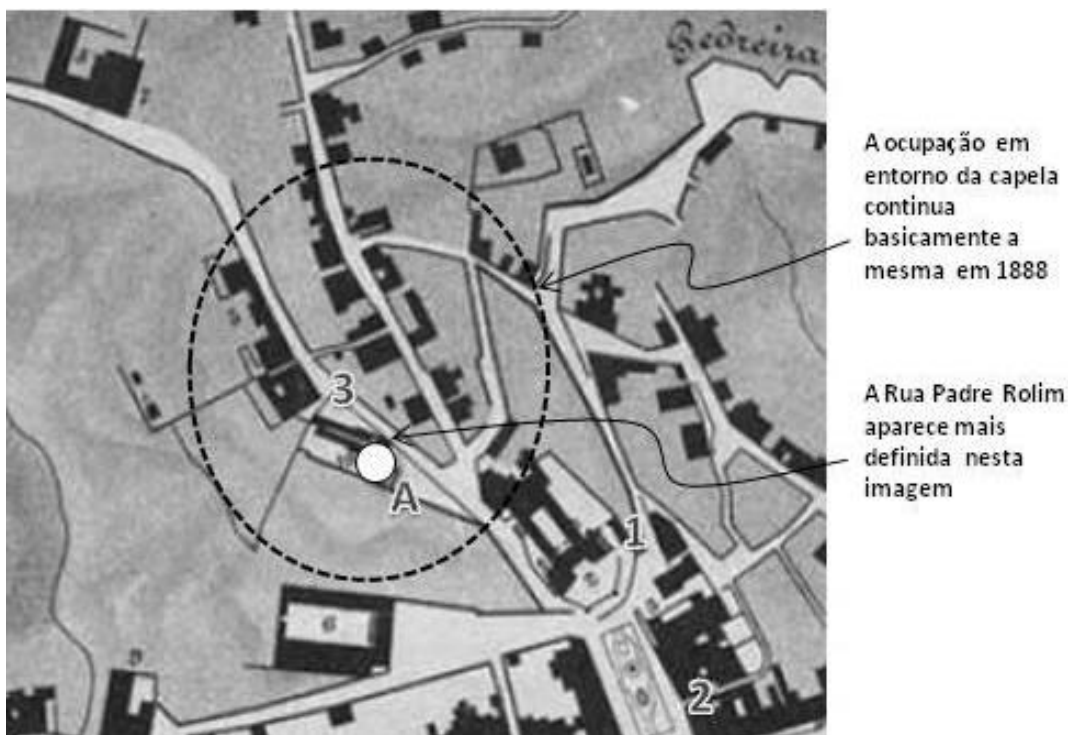


Figura 89- Localização Capela de Nossa Senhora das Mercês e Misericórdia. Detalhe da Planta da cidade de Ouro Preto, 1888. (anexo 2).

Fonte: Biblioteca Nacional (Digital Brasil). Editado pelo autor.

#### Capelas de Nossa Senhora das Dores do Monte Calvário

Embora se saiba muito pouco a respeito do templo primitivo, deduz-se que a edificação tenha sido iniciada em 1775. Principiando a movimentação de terras para a sua implantação, a obra foi vocalmente embargada pelo Senado sob a justificativa de ausência de licença para a dita construção. Assim, essa última haveria de ser concedida em quatro de fevereiro de 1775, “tão somente para a ereção da Ermida”. Passados alguns meses, os irmãos devotos solicitam nova licença, dessa vez para “transladarem a devoção, da igreja matriz, para ela [ermida], com procissão solene e sendo concedida pelo Reverendíssimo Governador, Francisco Xavier [...]” A certidão para benzer templo (passada por Padre Tomaz Machado) ocorrera em 24 de março de 1777 (Menezes, 1975a).

Por volta do ano de 1786, nova ermida – provavelmente também construída em madeira (Menezes, 1975a) é então edificada pelos irmãos devotos da Senhora das Dores da Congregação do Monte Calvário de Vila Rica, agora em local situado um pouco mais a leste da Praça. Parece que um dos motivos para a idealização do novo empreendimento estivera associado à vinda, naquela época, de uma nova imagem da Senhora das Dores proveniente da cidade de Braga (em Portugal), mesmo local de origem do primeiro painel da santa – de apenas dois palmos – então trazida em 1775 e que pertencera ao templo primitivo. Informações providas da confraria e datadas de 29 de janeiro daquele ano de 1786 confirmam o então desejo de “[...] fabricar, à nossa custa, uma Ermida em que pudéssemos colocar a devotíssima Imagem da Senhora das Dores, da grandeza de seis palmos, vinda novamente da cidade de Braga [...]” (Menezes, 1975a). A Foto 34, mostra a capela atual.





Foto 34 - Capela de Nossa Senhora das Dores do Monte Calvário. (I: final do século XVII).  
Fonte <http://rememorarte.blog.br/?livro-nome=mb-guia-ouro-preto>.

O croqui esquemático, Figura 90, mostra a localização da Capela de Nossa Senhora das Dores do Monte Calvário nas proximidades da estrada principal e destaca a forma e o traçado urbano de forma irregular, inserido numa malha com características orgânicas ou labirínticas.

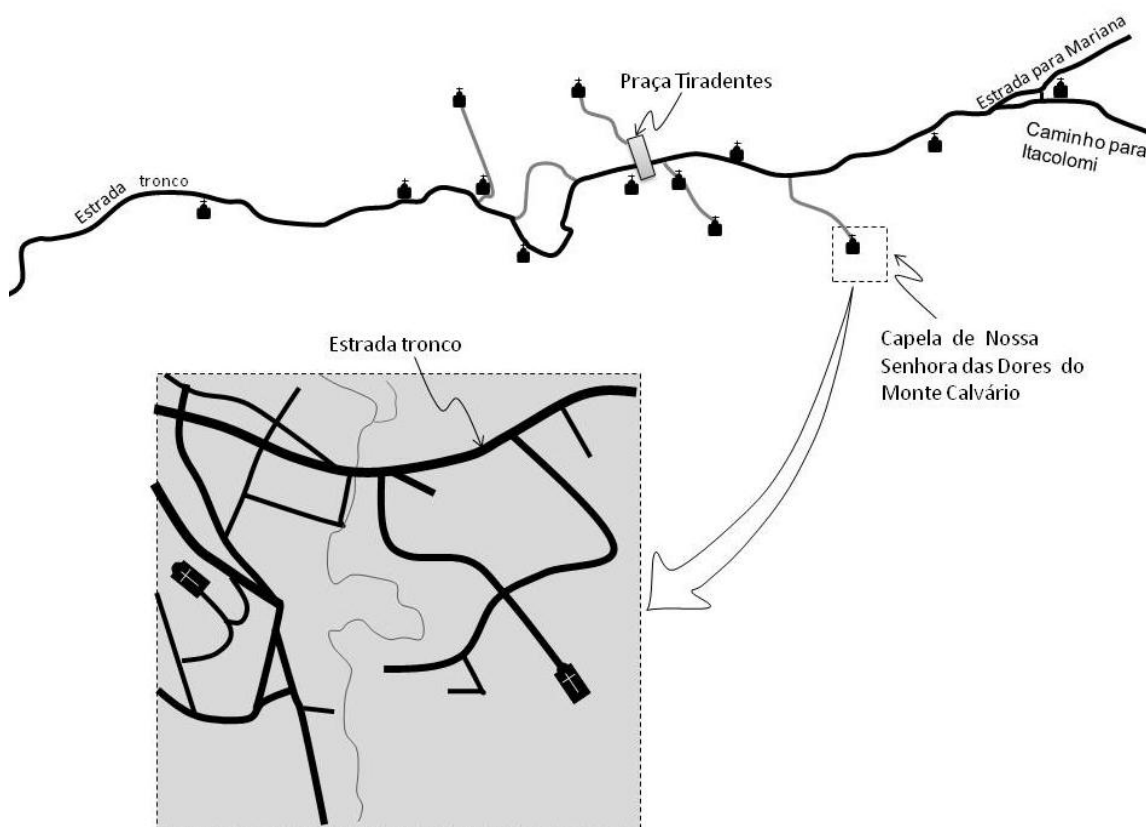


Figura 90 - O croqui esquemático mostra a distribuição espacial dos templos religiosos nas proximidades da estrada principal e destaca a localização da Capela de Nossa Senhora das Dores do Monte Calvário e o traçado urbano.  
Fonte: arquivo do autor.

As próximas imagens mostram a ocupação da região que teria acolhido a Ermida de Nossa Senhora das Dores do Monte Calvário e o local em que a atual capela foi construída ainda no final do século XVIII, além de evidenciar algumas ruas e templos existentes na região, conforme a legenda, grafada com nomes atuais: B- Região da Ermida de Nossa Senhora das Dores do Monte Calvário (antigo templo – demolido); A- Capela de Nossa Senhora das Dores do Monte Calvário (região aproximada), edifício providenciado em substituição à ermida. Já havia no local um antigo cemitério, então Capela de Nossa Senhora das Dores do Monte Calvário pertencente à Matriz de Nossa Senhora da Conceição: 1- Matriz de Nossa Senhora da Conceição; 2- Rua Santa Efigênia; 3- Rua Barão de Ouro Branco; 4 - Rua Coronel Serafim.

Os detalhes da implantação da Capela de Nossa Senhora das Dores do Monte Calvário, nas Figura 91 e Figura 92, mostram a área em seu entorno e evidenciam as características da ocupação e do traçado das vias. Com base nas informações apresentadas nas imagens, é possível observar que o adensamento na região e o traçado urbano são basicamente os mesmos, no entanto, na imagem correspondente ao século XIX, a Rua Coronel Serafim, parece ter uma continuidade em direção ao córrego, porém, a ocupação no entorno da capela continua incipiente. Fica evidente que no período entre 1787 e 1888, o crescimento urbano da Vila foi insignificante.

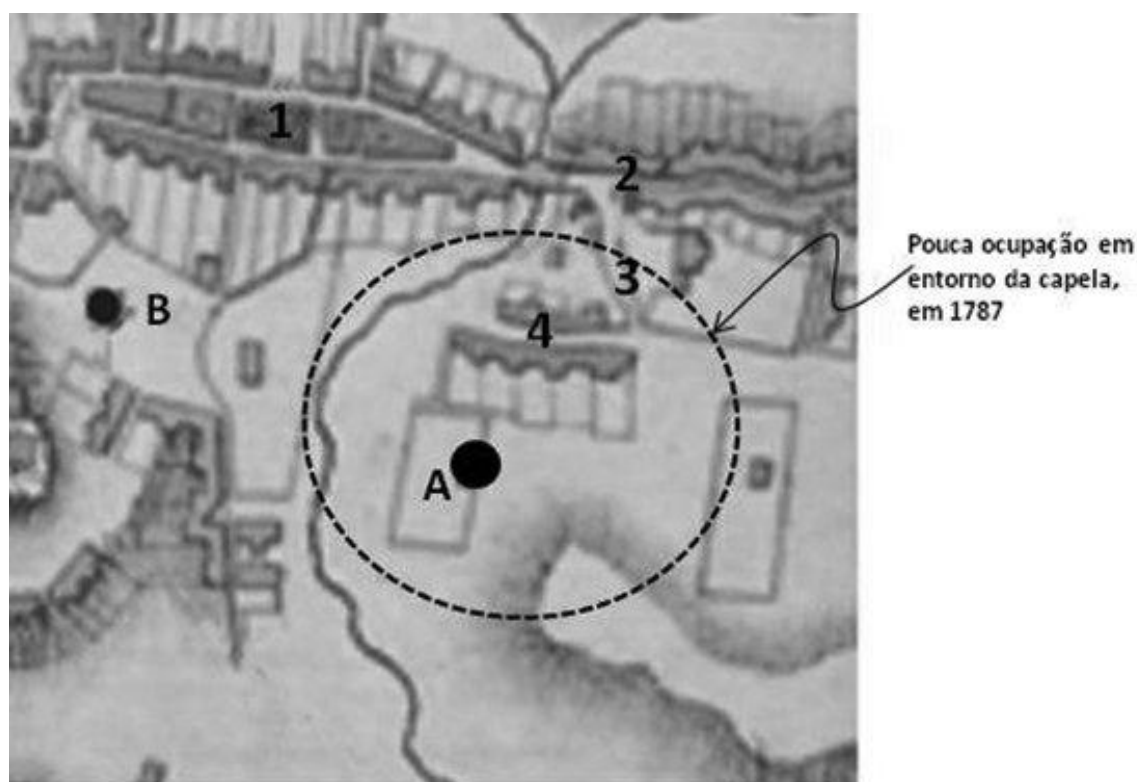


Figura 91- Localização da Capela de Nossa Senhora das Dores do Monte Calvário. Detalhe do “Mappa de Villa Rica”, 1786-1787. (anexo 1).  
Fonte: Reis Filho (2000). Editado pelo autor.

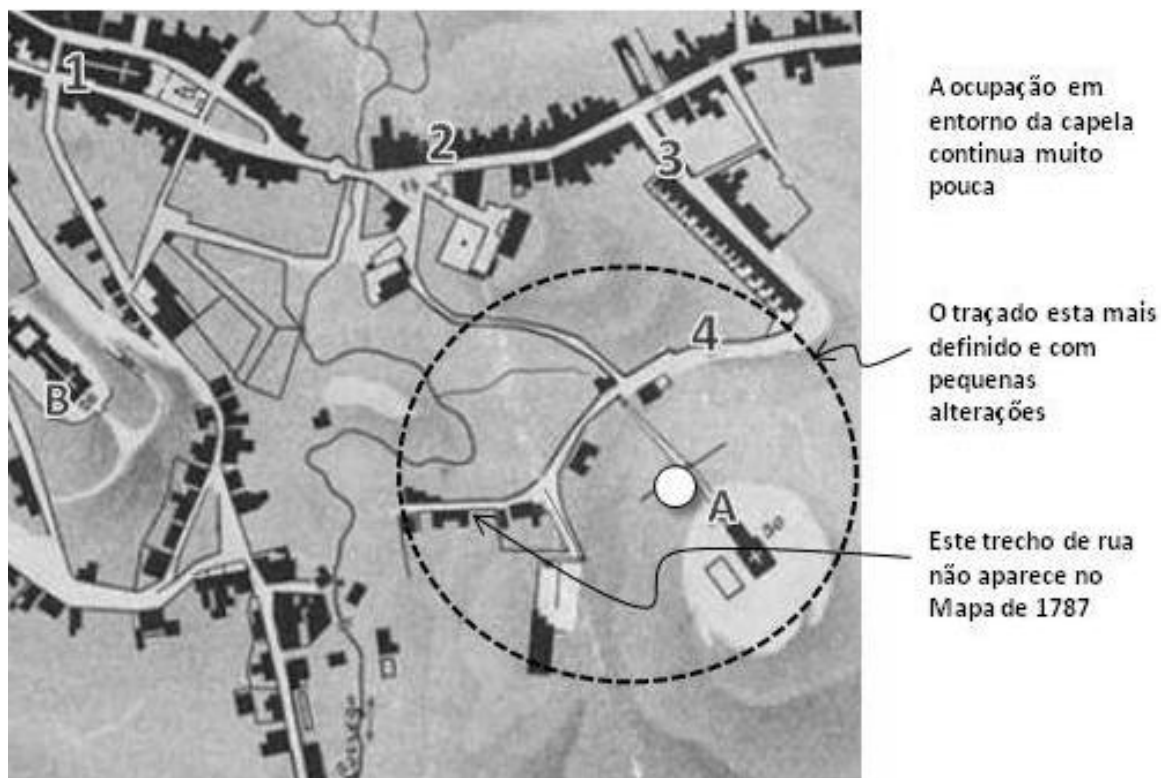


Figura 92- Localização da Capela de Nossa Senhora das Dores do Monte Calvário. Detalhe da Planta da cidade de Ouro Preto, 1888. (anexo 2).

Fonte: Biblioteca Nacional (Digital Brasil). Editado pelo autor.

Neste item procurou fazer-se uma análise sobre a evolução urbana da cidade de Ouro Preto, tendo como base informações cartográficas referentes aos anos de 1878 e 1888. Comparando os dois registos cartográficos, é possível observar que neste período de cem anos, a cidade teve pouco desenvolvimento urbano. A planta correspondente ao ano de 1888 mostra basicamente a mesma cidade retratada no mapa de 1878. Considerando que o chamado “período áureo da Vila”, aconteceu de 1740 a 1760, entendemos que o maior crescimento urbano da cidade de Ouro Preto, esta ligado diretamente às riquezas oriundas da exploração aurífera. Fica evidente que a forma e o traçado urbano, como bem observado por Vasconcelos (1941), foi o momento de construção de uma grande quantidade de pontes, chafarizes e capelas.

#### 4.1.5. INICIO DO SÉCULO XIX – A CONSTRUÇÃO DE UMA NOVA VISÃO SOBRE A ANTIGA CAPITAL MINEIRA

##### 4.1.5.1 Vila Rica entra em processo de estagnação

A partir da década de 1720, quando a capitania de Minas Gerais é desmembrada da de São Paulo tendo como sua capital Vila Rica, o tosco aglomerado disforme vai cedendo lugar a uma cidade que vai construindo aos poucos seu aspeto imponente que a caracterizará em finais do século XVIII, quando entra em processo de decadência pelo esgotamento das jazidas mineradoras (Baeta, 2003).

Em 1818, Vila Rica foi elevada a capital da província de Minas Gerais e sede da comarca de Ouro Preto (Rugendas, 1979). Em 20 de março de 1825, é elevada por D. Pedro I a “Imperial cidade de Ouro Preto” (Vasconcellos, 1977), devido ao Ato imperial de 24 de fevereiro do mesmo ano, que estabelecia a elevação de vila a cidade a todas as capitais da província (Meniconi, 1999).

Antes da mudança da capital, com a implantação da república, o ideal modernista negará o caráter antigo e colonial de Ouro Preto, que não condizia com a cidade que representa a capital da província mais próspera neste período.

Esta vila fez-se, portanto, capital pela circunstância eventual de ser, no momento, o centro mais ativo e populoso da nova capitania. Mas desde o seu primeiro dia de existência viu-se claramente que a sua situação topográfica não lhe permitiria um desenvolvimento à altura da grandeza e prosperidade futura de Minas, e que o ser despojada de sua bela posição de capital era questão apenas de tempo, pois estava bem visto que, no futuro, tão grande território não poderia prescindir da sua cidade-paradigma [...] (Barreto, 1947).

O início do século XIX, como reflexo do declínio, será a representação da estagnação principalmente económica. O título de capital da província de Minas Gerais será a principal função desempenhada pela cidade neste período, o que já lhe havia rendido muita riqueza anteriormente (Salgado, 2010).

Neste sentido Oliveira (2005) afirma que aos poucos a Vila entrou num processo de estagnação, no qual a condição de Capital da Província de Minas Gerais passou a ser a sua principal função urbana. Com isso, Ouro Preto teve um crescimento mínimo, que não afetou em nada o seu espaço urbano.

Para Lemos (2006) a chegada do século XIX marcou definitivamente a Vila, devido às inúmeras transformações, até então inusitadas, que a capital vivenciou. Por um lado, encontrava-se instalado um quadro socioeconómico alarmante devido à decadência da exploração do ouro, já anunciada na segunda metade do século XVIII. Simultaneamente, à medida que novas condições materiais se impunham, Vila Rica submetia-se também aos desafios da modernização, impetrados especialmente com a presença da corte imperial portuguesa no Brasil.

Com o começo do século XIX torna-se patente em Vila Rica uma forte retração populacional, o que tem como claro reflexo o abandono de muitas das casas da cidade, e de forma um pouco mais ampla, o arrefecimento das obras públicas, ficando incompletos, anos a fio, inúmeros edifícios. Não obstante, agravaria essa impressão a soma da violenta destruição da paisagem natural por conta das atividades minerais e a própria situação topográfica, pouco favorável à construção de uma cidade (Cunha, 2007).

A mudança da capital mineira já estava prevista na primeira constituição republicana do Estado, promulgada em 1891. Bela Horizonte, a nova capital, começa a ser construída em fevereiro de 1894. Com a perda da centralidade política e administrativa, Ouro Preto submerge em um período de esquecimento estigmatizado como cidade decadente, velha, atrasada (Natal, 2006).

No início do século XX, depois de sofrer com a perda do status de sede político-administrativa, Ouro Preto sucumbe a um período de crise, pautado, principalmente, pelo esvaziamento populacional, pois a maior parte da sua população muda-se para Belo Horizonte e para regiões economicamente mais prósperas, como é o caso da Zona da Mata e sul de Minas, e pela falta de uma atividade económica de peso. A cidade encontrava-se em franco processo de depauperação à época da transferência da capital; a sua população variava em torno de 100.000 almas; isto significava um decréscimo de cerca de 50 % de sua população (Oliveira, 2005).

Em 1897, com o início da República, houve a transferência da capital provincial para Belo Horizonte, antigo arraial Curral Del rei (Bandeira, 1957; Vasconcellos 1977). Ouro Preto adentra um período de ostracismo e melancolia. No entanto, o esquecimento que espreitava a cidade atuará como catalisador da sua reinvenção: lutar contra o esquecimento motivou a construção de uma nova visão sobre a antiga capital mineira; o seu passado torna-se o motivo de sua preservação arquitetónica (Natal, 2007).

Neste sentido Grammont (2006) afirma que Ouro Preto foi o primeiro ícone brasileiro a receber o título de Património Cultural da Humanidade, concedido pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura – UNESCO, em 1980. Declarada Monumento Nacional em

1933, a cidade encontra-se tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN – desde 1938 e pode ser considerada uma das maiores preciosidades da história dos brasileiros e um dos mais importantes acervos barrocos do mundo.

Uma vez tombada, a cidade inaugura as ações governamentais em torno da questão da proteção patrimonial no país. O tombamento de Ouro Preto em 1933 pode ser visto como um prenúncio à fundação do SPHAN, dada em 30 de novembro de 1937 com o Decreto-Lei nº 25 187. O Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional surgiu como um órgão governamental destinado a elencar, tombar, restaurar e proteger o patrimônio histórico e artístico do país. Desse modo, o modelo de passado, de memória histórica, representado por Ouro Preto servirá como paradigma para as futuras políticas patrimoniais empreendidas pelo SPHAN (Fonseca, 2005; Gonçalves, 1996). O barroco mineiro institui-se como o marco supremo da nacionalidade; as figuras de Tiradentes, Aleijadinho, Cláudio Manuel, entre outros, passam a compor capítulo central na história pátria. Ouro Preto torna-se o símbolo maior do patrimônio nacional e uma referência palmar à história que se queria instaurar. Ouro Preto fala dessa história, é seu testemunho fiel e vivo (Natal, 2007).

#### 4.1.5.2 A fase de recuperação econômica de Ouro Preto

A recuperação iniciou-se com a industrialização em Ouro Preto, durante o período do Estado Novo, baseada no desenvolvimento metalúrgico e siderúrgico, do perímetro do sítio histórico e dos arredores do eixo-principal. Essa industrialização foi a responsável pelo despertar da cidade contra o processo de estagnação iniciado com a crise do ouro e posteriormente com a mudança da capital para Belo Horizonte (Oliveira, 2005). A mesma autora lembra que em 1934 a Eletroquímica Brasileira foi instalada, ao sul do núcleo original de Ouro Preto, no bairro de Saramenha.

Para Pinheiro (1975) a Fase de Recuperação (a partir de 1945), na qual o complexo industrial de Saramenha passou a comandar a evolução econômica da cidade, tendo início um crescimento populacional de base migratória e uma expansão da ocupação urbana, com o surgimento de um novo polo no entorno da indústria, em Saramenha, a ocupação do Morro de Cruzeiro e o adensamento e expansão das áreas periféricas ao núcleo principal.

Dentro deste contexto Oliveira (2005) afirma que consecutivamente, o desenvolvimento da indústria de alumínio retomou também o crescimento populacional da cidade porque muitas pessoas se mudaram para Ouro Preto na esperança de conseguir empregos.

Conforme dados do IBGE, na década de 1940, a população economicamente ativa na indústria de Ouro Preto cresceu 70%. Com isso, iniciou o que alguns autores denominaram de "ciclo do alumínio". Na década seguinte, o crescimento da mesma população foi de 19%, intensificando-se na década de 1960, com um recorde de 131%. O que se verificou foi que o "ciclo do alumínio" promoveu a recuperação econômica da cidade de Ouro Preto. Dessa maneira, as indústrias, representando a iniciativa privada, tornaram-se importantes agentes econômicos (Oliveira, 2005).

Tendo-se como referência o crescimento médio da população urbana brasileira, que foi de 5,1% no período de 1960/1970 (IBGE), observamos que a população da cidade de Ouro Preto cresceu 66,6% nesse mesmo período, ou seja, uma média bem superior às cidades brasileiras. (Oliveira, 2005).

Segundo Pinheiro (1975) a partir da década 60 a cidade, paralelamente ao desenvolvimento industrial, viu expandirem-se as atividades ligadas ao turismo que, cada vez mais, vêm aumentando a sua importância na economia municipal. Nesse período, o município passou a experimentar um crescimento expressivo da população urbana, especialmente a da sede, com declínio relativo da

população rural. Em 1960 a população urbana da sede era de 14.722 habitantes, com uma taxa de crescimento anual, no período 1950/60, de 5,3%. Esse ritmo de crescimento manteve-se no período 1960/70, passando a população urbana da sede a ser, em 1970, de 24.043 habitantes.

Nas décadas subsequentes a população da sede continuou a crescer, embora em ritmo mais lento, atingindo, em 1991, 35 241 habitantes e, em 2000, 38.301 habitantes, representando, nesse ano, 57,8% da população total do município (66.277 habitantes) (Pinheiro, 1975).

Com o desenvolvimento da indústria, houve um significativo aumento da população. Atualmente, segundo Salgado (2010), em Ouro Preto as principais atividades económicas da cidade estão ligadas à indústria extrativa de minério e pedras e ao serviço. O primeiro setor é constituído principalmente pela indústria metalúrgica, que representa 26,74% da população ocupada e o segundo setor pelos estabelecimentos que atendem, sobretudo, ao turismo na cidade, como hotéis e restaurantes, que ocupam um total de 52,83% da população.

Segundo dados do IBGE, referente ao censo de 2010, Ouro Preto, tem 70.281 habitantes. Em destaque na Foto 35, a área correspondente ao ano de 1888.



Foto 35 - Vista aérea da cidade de Ouro Preto. Em destaque, à área correspondente ao ano de 1888.  
Fonte: site do Google, editada pelo autor.

## 4.2. A CIDADE DE MANAUS

### 4.2.1. A MANAUS DOS PRIMEIROS SÉCULOS

#### 4.2.1.1. A origem da cidade de Manaus

A origem da cidade de Manaus data do século XVII, quando os portugueses passaram a explorar a região amazônica em busca de escravos indígenas e, na segunda metade daquele século fundaram a primeira povoação do Rio Negro (Sampaio, 1825).

Segundo Soares e Filippini (2006), Manaus teve sua origem no ano 1669, com a construção de um forte denominado de São José da Barra do Rio Negro, construído pelo Capitão Francisco da Mota Falcão, com o objetivo de proteger as confluências dos rios Negro e Amazonas dos holandeses e espanhóis. Nasce, assim, o povoado de São José da Barra do Rio Negro. A Figura 93 ilustra as ruínas da fortaleza, em total abandono, cem anos mais tarde.

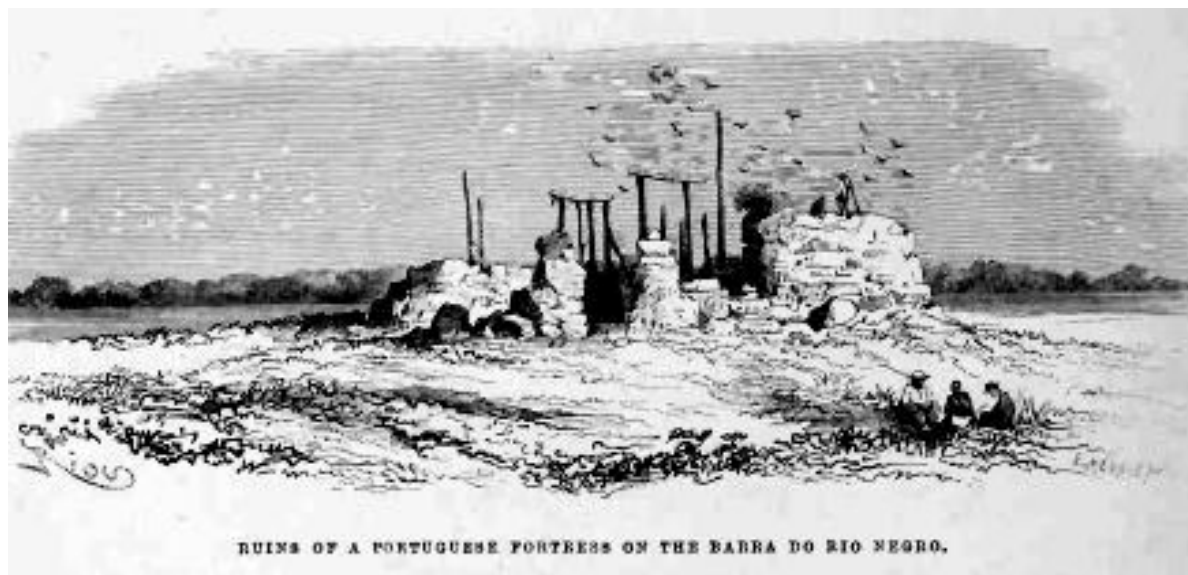


Figura 93 - Ruínas do forte denominado de São José da Barra do Rio Negro.  
Fonte: Marcoy (1875).

Manaus foi uma das múltiplas cidades do Brasil fundadas a sombra de uma fortificação, no caso a Fortaleza de São Jose do Rio Negro, construída numa elevação, a três léguas da foz desse rio (Santos, 2008b). As características urbanas da Vila são bem retratadas nessa imagem, Figura 94, onde o igarapé do Espírito Santo se destaca em primeiro plano.





Figura 94 - Xilogravura que ilustra a obra *Voyage a Travers L'Amerique du Sud de l'Océan Pacifique a l'Océan Atlantique* par Paul Marcoy, em 1669. A gravura encontra-se assinada pelos gravadores Riou e A Bertrand e se refere à entrada da cidade no sentido Norte, destacando o igarapé do Espírito Santo.  
Fonte: Mesquita (2005).

Em 1833, o lugar da barra avança nos predicativos, passando à condição de vila e, em 1848, a de cidade. O ápice é seguramente o momento em que a Cidade da Barra do Rio Negro passa a ser capital da nova Província do Amazonas<sup>8</sup>, cuja criação ocorre em cinco de setembro de 1850 (Pinheiro, 2010).

Neste sentido Costa e Silva Filho (2011) explica que foi D. Pedro II, referendado pela lei nº 592, de 05 de setembro de 1850, que elevou a comarca do Alto Amazonas à categoria de província (separada do Pará), passando a cidade de São José da Barra a se chamar Cidade de Manaus, lembrando os índios manáos que habitavam a região. [...], no entanto sua implantação só aconteceu dois anos depois, em 1852. Para (Pinheiro, 2010) foi somente em 1856 que a cidade passou a receber sua designação contemporânea, de cidade de Manaus.

O terreno em que foi inicialmente construída a cidade era envolvido por igarapés que penetravam terra adentro, retalhando-a em tratos irregulares no interior dos quais se foram acomodando ruas e casas, com a inevitável concentração na área central mais extensa do lugar, e invasão, depois, dos terrenos do outro lado de cada igarapé, e o aterramento deles, afinal (Santos, 2008b).

Segundo a interpretação de Araújo (1974) com base na planta croquis, Figura 95, datada de 1852, o início do povoamento se deu na margem direita do Igarapé do Espírito Santo até a margem esquerda do São Vicente. Próximo ao promontório do Igarapé da Ribeira ficava a Fortaleza de São José do Rio Negro. O núcleo central da cidade era constituído ao Norte pelo bairro da Campina, a leste pelo igarapé do Espírito Santo, ao Sul pelo Rio Negro, e ao oeste pelo igarapé de São Vicente, este último separava o bairro da Campina do núcleo central da cidade.

<sup>8</sup> No ano de 1850, o Amazonas foi elevado à categoria de Província, separando-se do Pará.



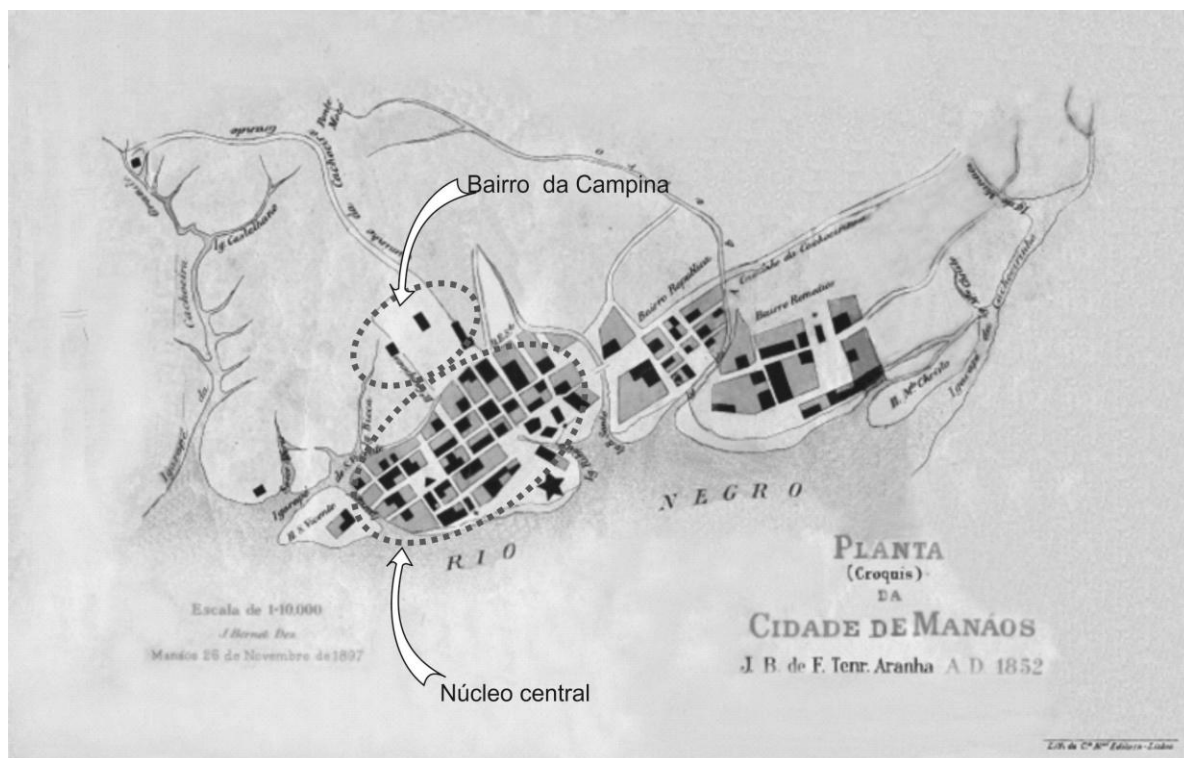


Figura 95 - Croqui esquemático destacando o núcleo central da cidade e os igarapés que o limitava. A figura tem como base a planta croqui do ano de 1852 (anexo 4).  
Fonte: arquivo do autor.

O povoado continuou por muito tempo sem um crescimento significativo, permanecendo entre os igarapés que delimitavam o núcleo central.

Freire (2005) observa que, no final do período colonial e mesmo após, quando passou à categoria de vila, com a denominação de Manaus, o núcleo populacional fundado pelos portugueses permanecia uma forte característica de uma aldeia indígena, impressada entre o igarapé de São Vicente e o do Espírito Santo, que só eram ultrapassados através de algumas trilhas que ligavam a vila com as roças e plantações existentes em seus arredores [...] Figura 96.

Somente a partir da metade do século XVIII, surgiram os primeiros edifícios públicos de Manaus, como: o Palácio dos Governadores, o hospital, o quartel, a cadeia pública, um depósito de pólvora e uma olaria, entre outros. Por volta de 1850, a olaria entrou em decadência e, no lugar em que estava localizada, foi projetada a construção da atual matriz de Nossa Senhora da Conceição (Soares e Filippini, 2006).

#### LEGENDA

- 1 Hospital
- 2 Quartel
- 3 Largo do Pelourinho
- 4 Palácio do Governo
- 5 Jardins
- 6 Praça da Alegria
- 7 Largo da Olaria
- 8 Igreja Matriz
- 9 Local do Forte da Barra
- 10 Igreja dos Remédios

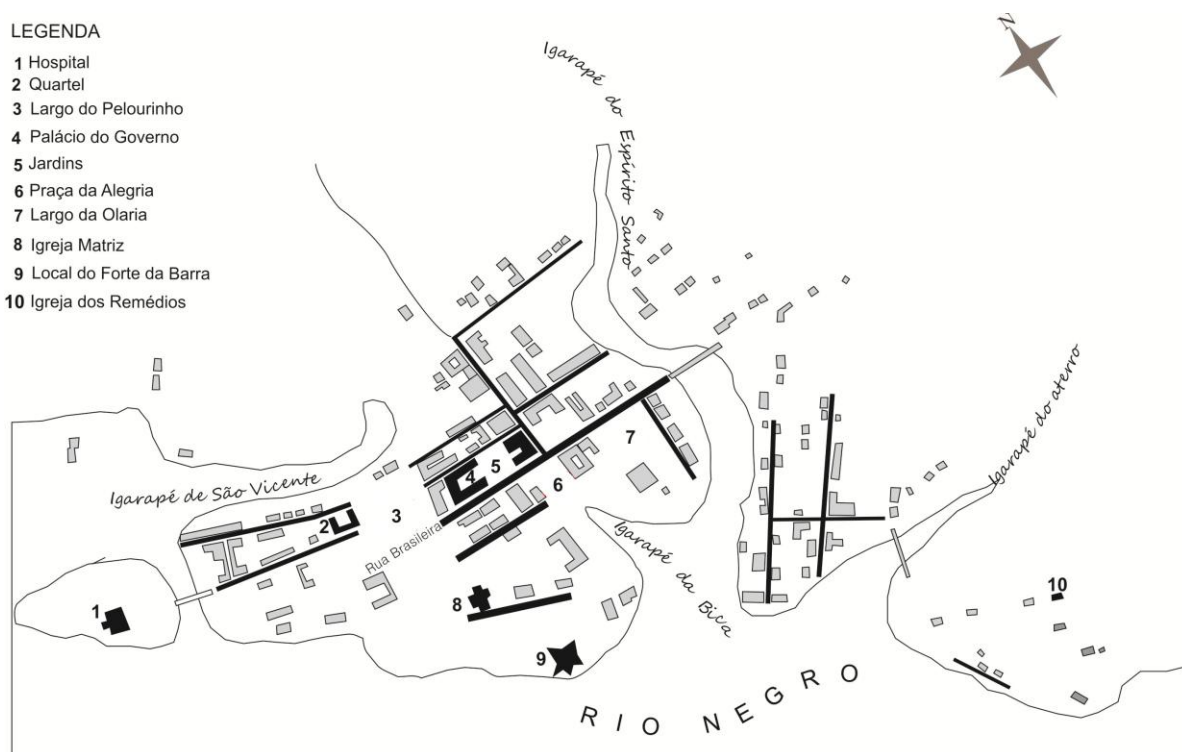


Figura 96 - Croqui esquemático, destacando as primeiras ruas, edifícios públicos e largos existentes a época. A figura tem como base a planta croqui do ano de 1844 (anexo 3).  
Fonte: arquivo do autor.

A partir da segunda metade do século XIX, a Barra do Rio Negro passou por grandes transformações urbanas. Maciel e Filippini (2010) afirmam que, esse processo teve início em 1852, com a chegada do então presidente João Baptista de Figueiredo Tenreiro Aranha, que instalou definitivamente a Província.

De 1857 até 1880, as principais obras realizadas foram as de infraestrutura básica, Figura 97. Desse período constam a construção dos cemitérios dos Remédios e São José, o início da construção da atual Matriz, a abertura de ruas como a do Progresso, atual 10 de Julho, a Praça São Sebastião, iluminação pública, aterros, serviço de água e calçamentos, tidos pelo presidente João Wilkens de Mattos como uma “necessidade exigida pela civilização e pela saúde pública” (Maciel e Filippini, 2010).



Figura 97 - Croqui esquemático, destacando a expansão da cidade em relação ao período de 1852. A figura tem como base a planta do ano de 1879 (anexo 5).  
Fonte: arquivo do autor.

#### 4.2.1.2. Uma visão da paisagem urbana de Manaus entre os anos de 1828 a 1860

Segundo depoimentos de viajantes que passaram por Manaus, no decorrer do século XIX, fica implícito em seus relatos, o retrato urbano de uma cidade onde se destaca a simplicidade de sua arquitetura, as características da topografia local e as irregularidades do traçado urbano.

Em 1828, o tenente inglês Henrique Lister Maw (1829) observou que a cidade era dividida por alguns pequenos portos, as ruas não eram calçadas e quase todas pareciam inacabadas. Entre as obras arquitetônicas do lugar, o inglês destacou um hospital “grande e bem edificado”, de construção recente; mas, quanto à igreja, notou que era pouco ornada e ficava em frente ao rio, “tendo hum largo de frente e o quartel ao pé, atrás do qual, e hum pouco mais abaixo está o forte”. Maw (1829) observou que havia “huma ponte de páo direita, e suportada por estacas”<sup>9</sup> construída em frente de um dos tais “portos” e ao pé do hospital estava sendo construída outra. Apesar de existirem várias casas boas, algumas com dois andares, não formavam “parte alguma principal da cidade”, porque haviam sido construídas em diferentes ruas, ao lado ou anexas a outras construções de qualidade inferior.

Mesquita (2005) comenta que no ato da Instalação da Província do Amazonas, encontrava-se em Barra William Herndon e Ladner Gibbon, oficiais da marinha americana, que fazem uma descrição da cidade, naquele momento. Observam os americanos que a cidade era cortada por duas ou três

<sup>9</sup> Grafia conservada conforme em original.

ravinas e pontes de madeira bastante razoáveis, ligando os dois bordos dessas ravinas. As casas eram geralmente baixas, mas havia três ou quatro de dois andares. Eram de madeira e taipa, cobertas com telhas e ladrilhadas; as paredes eram rebocadas com terras coloridas que eram abundantes nas margens dos rios da região.

Marcoy (1875, p. 414), que passou por Manaus em 1847, comenta que: [...] “... seria pitoresco se não fosse absurdo”, ao constatar as irregularidades características do terreno, tão acentuados que os “morrinhos” chegam a ser mais altos que os telhados das casas.

Com relação às linhas urbanas do lugar o visitante francês afirma que uma longa avenida, larga e ondulada, estreitada aqui e acolá por muros desalinhados e sacadas proeminentes, corta a cidade de norte a sul. Algumas vielas saem desta rua em direção ao leste, a oeste há uma série de grandes espaços vazios. Três riachos<sup>10</sup> providos de passarelas serpenteiam pela cidade.

O mesmo autor estima que há um total de 147 casas “espaçosas e bem ventiladas, mas geralmente carentes de qualquer conforto e mobília”.

Dentro deste contexto, o naturalista inglês Wallace (2004, p.214.), que morou na cidade entre 1849 e 1850, descreve a situação urbana da Barra do Rio Negro, como segue:

Está localizada em um terreno desigual repleto de ondulações, cerca de 30 pés acima do nível das mais altas cheias, e é cortada por dois córregos, cujas águas, na estação chuvosa, atingem a considerável altura, havendo, porém, sobre eles duas pontes de madeira.

As suas ruas são regularmente traçadas; não têm, no entanto, nenhum calçamento, sendo muito onduladas e cheias de buracos, o que torna a caminhada sobre os seus leitos muito desagradável, principalmente à noite.

As casas geralmente só têm um pavimento; são cobertas de telha vermelha e assoalhadas com tijolos, têm as paredes pintadas de branco ou de amarelo; e as portas e janelas, pintadas de verde.

O engenheiro Keller (1875, p. 40), manifesta-se a respeito da cidade que tinha sido elevada a capital da Província do Amazonas, e diz:

A despeito de seu pomposo título, Capital da Província do Amazonas, Manaus é uma cidadezinha insignificante de uns 3.000 habitantes. Ruas sem calçamento e pessimamente niveladas, casas baixas e cabanas de construção a mais primitiva, sem nenhum cuidado de beleza arquitetônica.

No que diz respeito aos aspetos dos traçados das ruas da cidade, o alemão Robert Ave-Lallemant (1980, p. 101) – visitante da cidade em 1859 – de forma bastante crítica descreve: “As ruas da cidade, se é que se pode falar de ruas ou duma cidade, consistem em meros lanços, términos, esquinas e interrupções”.

Agassiz (2000, p.196) em passagem por Manaus em 1860, comenta o cenário da arquitetura que se encontrava a cidade, Figura 98:

Que poderei dizer da cidade de Manaus? É um pequeno aglomerado de casas, metade das quais parecem prestes a cair em ruínas, e não se pode deixar de sorrir ao ver os castelos oscilantes decorados com o nome de edifícios públicos: Tesouraria, Câmara Legislativa, Correios, Alfândega, Presidência.

---

<sup>10</sup> Diminutivo de rio. 2 Rio pequeno; ribeiro. (Michaelis, Dicionário de Português Online).

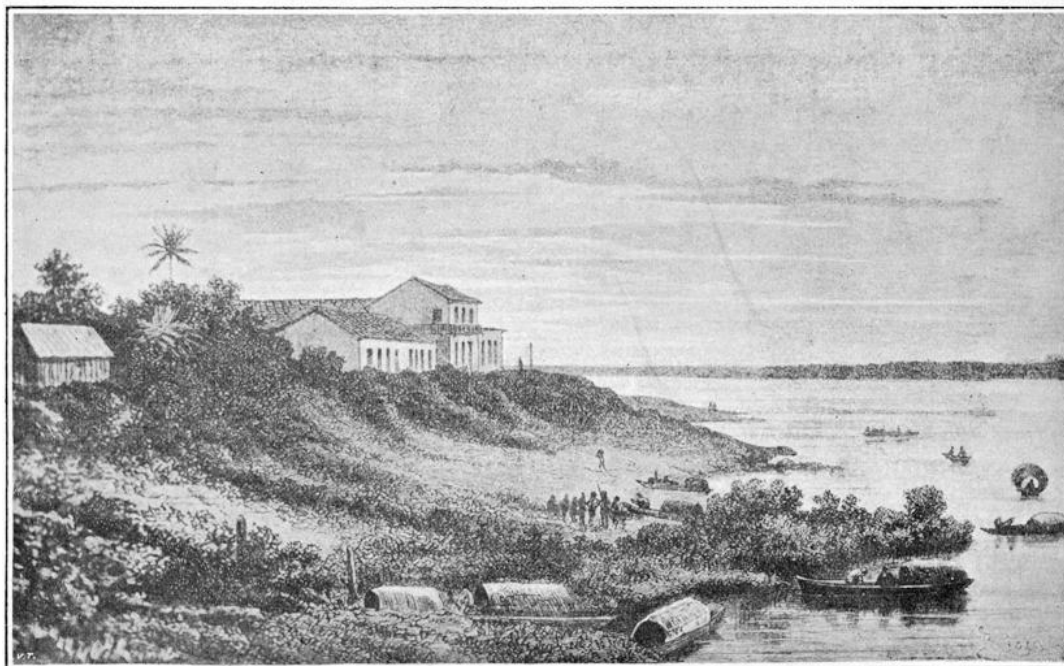


Figura 98- Manaus em 1865 segundo Elizabeth Agassi.  
Fonte: Agassi (2000).

Com base nos relatos dos viajantes aqui apresentados, é possível construir a imagem de uma pequena cidade, situada num terreno cortada por igarapés e sem qualquer regularidade em seu traçado urbano (se é que existe). Com arquitetura dos poucos edifícios existentes, sem possuir qualquer valor estético, além de se encontrarem em estado de ruínas.

#### 4.2.1.3. Os ditames da natureza e o traçado da capital da província

O traçado da capital da província do Amazonas obedecia praticamente aos ditames da natureza: era desenhado por vários igarapés, o seu relevo era bastante acidentado, com morros e ladeiras (Costa e Silva Filho, 2011).

Para Santos (2008b) a capital da província, não cabia nem numa povoação do tipo longilíneo, porque o Rio Negro não dava para tanto uma diretriz, nem uma povoação radiocêntrica, porque não havia a possibilidade de expansão radial. As condições geográficas haveriam de fazer dela o que de facto foi: um núcleo principal que cresceu em todas as direções, Figura 99.



Figura 99- Planta da cidade de Manaus, margem do Rio Negro, no Amazonas. Desenho de 1844, da Engenharia Militar.  
Fonte: Santos (2008b).

A afirmação do autor mostra uma peculiaridade do crescimento da capital da província, pois a vila tem origem na margem de um rio, no entanto não se desenvolveu de forma retilínea, ao longo do rio, como acontece na maioria das cidades litorâneas.

Com relação às características urbanas da vila, Mesquita (2005) explica que os bairros eram compostos por poucas ruas, em geral curtas e irregulares. A topografia da cidade era bastante acidentada, com morros e ladeiras. As casas erguiam-se sem muita regularidade sobre colinas ou espalhavam-se nos limites desenhados pela sinuosidade dos igarapés que serpenteavam pela cidade e determinavam a sua extensão. Em geral, as construções eram feitas com material da região, tal como a madeira, a palha, a pedra e o barro. Afirma também, que Manaus constituía um típico modelo de cidade portuguesa construída na América.

Costa Júnior e Nogueira (2011), destacam que os igarapés se apresentam como nítidos obstáculos à expansão da malha urbana da cidade. As ruas e suas respectivas edificações acompanhavam a subida e descida das ondulações do terreno. Acrescidas a estas, delineavam-se as sinuosidades dos igarapés, Figura 100.



Figura 100 - Croqui esquemático destacando os igarapés como nítidos obstáculos à expansão da malha urbana da cidade. A figura tem como base a planta croqui do ano de 1852 (anexo 4).  
Fonte: arquivo do autor.

De acordo com a informação citada por Costa Júnior e Nogueira (2011), percebe-se a forte relação existente entre os igarapés e a cidade no que diz respeito à condição de expansão urbana.

Costa e Silva Filho (2011) afirmam que a cidade se desenvolvia – do igarapé da Cachoeira Grande até o igarapé da Cachoeirinha – numa sequência linear de quatro tabuleiros delimitados e/ou separados por outros cursos d'água. Com exceção do primeiro e menor dos tabuleiros, todos os demais já aparecem ocupados com estruturas urbanas reticuladas e irregulares. Dos quatro, é no sítio original da cidade (marcado com uma estrela no local do antigo forte da barra, que encontramos uma malha mais uniforme), Figura 101.



Figura 101- Croqui esquemático destacando a sequência linear dos quatro tabuleiros separados pelos igarapés. A figura tem como base a planta croqui do ano de 1852 (anexo 4).  
Fonte: arquivo do autor.

As informações apresentadas, mostram-nos que os igarapés que fazem parte da morfologia urbana da vila, podem ser de facto entendidos como obstáculos para o seu crescimento, portanto, o aterro dos mesmos poderia ser uma solução para a sua expansão.

De acordo com Costa Júnior e Nogueira (2011) as intervenções nos igarapés de Manaus só se tornaram possíveis com o período áureo da borracha, em fins do século XIX, quando se procurou fazer de Manaus uma “Paris dos trópicos”. Portanto, de 1892 a 1900, no glamoroso período conhecido como a *Belle Époque*, Manaus passou por profundas transformações no seu espaço urbano.

#### 4.2.1.4. Configuração da forma urbana e os sistemas naturais

A forma urbana de Manaus foi sendo moldada a partir do padrão topográfico limitado por vales afogados, o igarapé da Cachoeira Grande a oeste e o igarapé da Cachoeirinha a leste que, de certo modo, isolavam os blocos urbanos. Esse isolamento foi sendo superado, ora aterrando os igarapés, ora ultrapassando-os a partir da construção de pontes, Foto 36 e Foto 37. “Os igarapés indicaram os caminhos da penetração”, entretanto, a generosidade da paisagem natural esvaiu-se e as pontes se constituíram como vetores da expansão da cidade, pois foi o construído artificialmente que deu forma à cidade (Oliveira, 2000).





Foto 36 - Ponte Romana, construída em 1896 na AV. Sete de Setembro, sobre o Igarapé de Manaus. Foto da coleção, Allen Morrison.

Fonte: Acervo do CCPA – Centro Cultural Povos da Amazônia.



Foto 37 - Ponte Benjamin Constant, construída em 1896 na Av. Sete de Setembro, sobre o Igarapé da Cachoeirinha.

Fonte: Acervo do CCPA – Centro Cultural Povos da Amazônia.

Para Oliveira (2000) a cidade foi se conformando aos igarapés que isolavam os blocos urbanos, e sua forma foi estruturada pelo conjunto de sistemas naturais, igarapés, áreas alagadas e margem do Rio Negro.

Com base em informações cartográficas contidas em mapas da cidade, referentes aos anos de 1844, Figura 102 e 1879, Figura 103, Mesquita (2005) afirma que a ação imperativa dos cursos d'água se impôs como a primeira orientação de expansão do povoamento e determinou o desenho de tendência mais orgânica. Com relação à forma de representação gráfica dos mapas, o autor afirma que além dessa limitação natural, o conjunto de mapas prioriza um desenho do lugar a partir do registro dos limites de ocupação determinado pelos terrenos e imóveis. Conclui observando que até ao mapa de 1879, os anteriores não apresentavam o desenho definido do traçado das ruas, travessas e outros logradouros: esses elementos ficavam indicados pela disposição dos imóveis e terrenos.



Figura 102 - Planta da Cidade da Barra do Rio Negro. De 1844, copiada pelo capitão João Pedro de Gusmão em 1853. Acervo do Arquivo Histórico do Ministério do Exército. Rio de Janeiro. (imagem realçada).  
Fonte: Mesquita (2005)



Figura 103 - Planta da Cidade de Manaus do Arquivo Militar, assinada com a data de 26 de fevereiro de 1879, copiada pelo Capitão Tenente Raphael Lopes Araújo. Acervo do Arquivo Histórico do Exército. Rio de Janeiro. (imagem realçada).  
Fonte: Mesquita (2005).

Se até ao final do século XIX foram os igarapés que condicionaram a direção do crescimento da cidade, no início do século XX, os fatores naturais delimitadores da cidade foram sendo superados por aterramentos e pela construção de pontes. O espaço da cidade de Manaus foi sendo moldado a partir de um sistema de objetos artificiais e por um sistema de ações, Santos (1997a), igualmente artificiais como pontes e aterros e ocupação das margens dos igarapés, quase sempre estranhos ao lugar e a seus habitantes. Neste sentido, foram as pontes, as estradas e não os igarapés, que se constituíram como vetores de expansão urbana, Figura 104 (Oliveira, 2008).



Figura 104- Croqui esquemático contendo aterros e pontes construídas sobre igarapés com o objetivo de vencer obstáculos ao crescimento da cidade. A figura tem como base a planta do ano de 1903 (anexo 6).  
Fonte: arquivo do autor.

Para Pinheiro (2010), com base na cartografia da época, é possível constatar que Manaus se processa até então alheio a planeamentos prévios, em geral adaptando o espaço aos imperativos da ocupação populacional que avança de forma espontânea.

Como já foi dito, as intervenções nos igarapés só foram possíveis no período áureo da borracha, em busca de se transformar Manaus uma “Paris dos Trópicos”. Entre os anos de 1892 a 1900 no glamoroso período conhecido como a *Belle Époque*, a cidade de Manaus passou por profundas transformações no seu terreno. Com Eduardo Ribeiro<sup>11</sup> na presidência da Província do Amazonas, tornou-se possível, mediante os montantes de capital gerados com o ciclo econômico da borracha, a efetivação de projetos urbanísticos (Mesquita, 2006). Assim, entre outros objetivos, visava-se ultrapassar os acidentes geográficos, entre os quais estavam os igarapés, vistos desde as primeiras administrações provinciais como empecilhos ao crescimento urbano de Manaus (Costa Júnior e Nogueira, 2011).

#### 4.2.2. MANAUS DA BORRACHA

##### 4.2.2.1. Excedentes da economia aplicados no desenvolvimento urbano

Atravessando anos com uma economia pouco representativa, a cidade que nasceu da fortaleza da barra de São José do Rio Negro, em 1669, foi descrita ao longo dos anos por viajantes e naturalistas mais pela simplicidade do aspeto urbano do que pelos hábitos dos seus habitantes (Oliveira e Magalhães, 2012).

<sup>11</sup> Governador do Amazonas durante o de 1902 e 1906. Foi responsável pelo Plano de Embelezamento de Manaus.

Durante muitas décadas, após a sua fundação em 1669, Manaus não teve um crescimento importante, nada que a diferenciasse dos outros pontos de fixação dos colonizadores (Araújo, 2009a).

O processo de colonização naquela época era bastante lento e não alterava de forma significativa a estrutura natural da cidade. No início, houve um deslocamento da zona de São Vicente para o antigo bairro da “República”, e deste, atravessando o Igarapé do “Aterro”, onde hoje é a Avenida Floriano Peixoto e Avenida Getúlio Vargas, Figura 105, dirigindo-se ao bairro dos Remédios (Araújo, 1974).



Figura 105 - Croqui esquemático mostrando o deslocamento da região de São Vicente, numa sequência linear em direção ao bairro dos Remédios. A figura tem como base a planta croqui do ano de 1852 (anexo 4).  
Fonte: arquivo do autor.

Mesquita (2005) observa que embora a nova condição de capital da Província favorecesse o desenvolvimento do núcleo “urbano” de Manaus, a sua feição de pequena vila colonial permaneceu praticamente inalterada até ao início da década de 1880, quando então as características propriamente urbanas se acentuam, Figura 106.

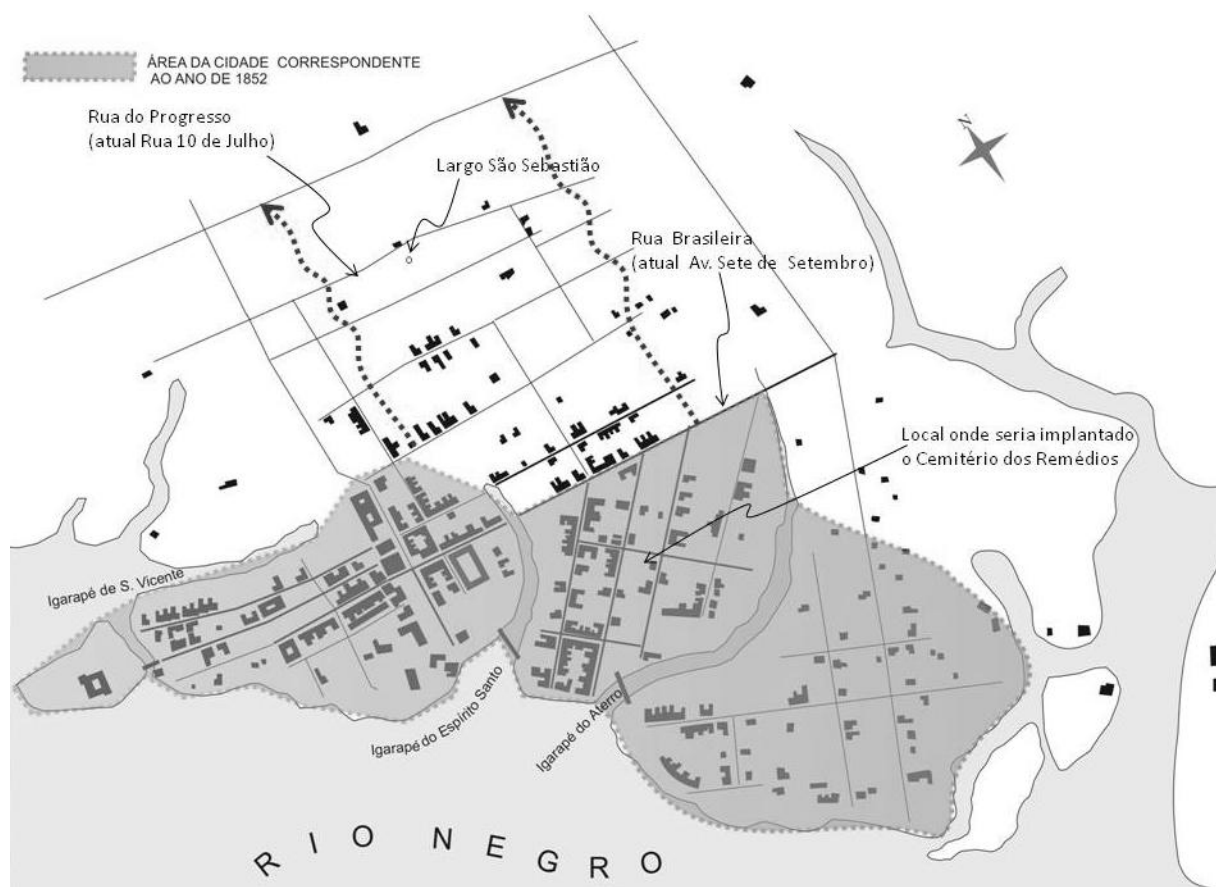


Figura 106 - Croqui esquemático mostrando o lento crescimento da cidade. Em destaque a área correspondente ao ano de 1852 sobre o mapa de 1879. A figura tem como base a planta croqui do ano de 1879 (anexo 5).  
Fonte: arquivo do autor.

A imagem seguinte dá-nos uma ideia do retrato urbano da cidade de Manaus por volta de 1873, onde ainda trazia consigo, traços de uma pequena aldeia, Figura 107.



Figura 107 - Desenho mostrando parcialmente a frente de Manaus, talvez executado na segunda viagem de Orton, em 1873, já apresentando o trabalho de aterro dos alagados da praça da imperatriz. Note-se o conjunto de embarcações idealizado para representar os vários tipos delas, usadas à época.  
Fonte: Retirada do livro, de Antônio Loureiro – O Amazonas na Época Imperial- acervo do CCPA, Centro Cultural Povos da Amazônia.

Para Araújo (2009a), o longo período de estagnação, cerca de dois séculos, somente iria terminar na segunda metade do século XIX, por volta de 1870, com a economia da borracha.

Esse quadro mudou no final do século XIX, com a entrada da borracha no mercado internacional a partir de 1890, fazendo com que se intensificassem as transformações urbanísticas (Oliveira e Magalhães, 2012).

No entanto a exportação da borracha já se tinha iniciado em 1827. Souza (2005), destaca a importância do látex, matéria-prima a partir da qual era produzida a borracha, para o futuro da indústria do século XX, e conforme esse autor:

Sua importância passa a ser maior quando em 1836 o norte-americano Goodyear descobriu o processo de vulcanização misturando o enxofre à borracha, desenvolvendo assim um produto útil à indústria do século XIX e essencial para a futura indústria automobilística. Dunlop, utilizando a borracha, descobre o pneumático para bicicletas, que mais tarde seria aplicado nos automóveis pelos irmãos Michelin (Araújo, 2009a).

Segundo Lemos (2011) em meados dos anos de 1850, a borracha começou a sua ascensão como produto de exportação na Amazônia brasileira. Atraiu investimentos e mão de obra por meio de migrações intrarregionais e extrarregionais e setoriais, especialmente da agricultura, e tornou-se o principal gênero da produção amazônica, até meados da segunda década do século XX. Portanto, a ascensão da borracha na Amazônia no final do século XIX viabilizou o investimento maciço dos excedentes da economia no desenvolvimento urbano, com o estabelecimento dos mais modernos serviços nas capitais.

A história revela-nos que o contingente de imigrantes contribuiu para a ampliação de diversas atividades, como o comércio, o transporte, e o serviço bancário. A atividade comercial colocava no mercado os mais diversos produtos europeus e diferentes profissões surgiram para atender a grande demanda, tais como: seringalista, leiloeiro, avaliador, corretor, despachante, alfaiate, cozinheiro, copeiro, lavadeira, jardineiro, cocheiro, entre outras (Araújo, 2009b).

Para Oliveira e Magalhães (2012) a borracha propiciou a Manaus o alargamento do seu espaço e a redefinição da sua organização. Esses autores, afirmam que pela cidade circulavam recursos de milhares de toneladas de produtos para exportação, vindos dos mais distantes seringais da região amazônica, e circulavam também variados tipos de mercadorias e pessoas.

O desenvolvimento da economia gomífera ao longo do século XIX viabilizou o aumento da concentração da riqueza e o crescimento populacional, o que intensificou e diversificou a vida social na região (Sarges, 2000).

Ancorado nos lucros auferidos pela borracha, as ações urbanísticas assumiram a tarefa imperiosa da implementação de equipamentos urbanos capazes de dotar a cidade de funcionalidade, dinamismo e arejamento estético, Foto 38. É ainda o momento de emergência (e mesmo o ápice) de uma arquitetura monumental vir à cena, em obras suntuosas, Foto 39, e esteticamente orientadas que se incorporaram fortemente ao patrimônio da cidade, acabando, em alguns casos, por traduzir os ideais de modernidade e civilização pretendidos pelos administradores locais (Pinheiro, 2010).



Foto 38 - Bonde circulando pela Avenida Eduardo Ribeiro, em direção ao Teatro Amazonas, (1901-1902).

Fonte: Foto/postal de Allen Morrison.

Fonte: Acervo do CCPA, Centro Cultural dos Povos do Amazonas.



Foto 39 - Teatro Amazonas em construção. Projeto do Gabinete Português de Engenharia de Lisboa, - A planta está assinada por Jorge dos Santos e Felipe Monteiro, datada de Lisboa, 4 de outubro de 1882. Fonte: <http://www.bv.am.gov.br/>

De acordo com Mascarenhas (1999), é no decorrer desse processo (de expansão económica) que Manaus passa a vivenciar a ampliação e remodelação do seu espaço, assim como o aumento da sua população. Se em 1852 a cidade contava com uma população de 8.500 habitantes, em 1890 já tem a sua população ampliada para 50.300, sendo o processo migratório o principal responsável por este crescimento populacional. O centro urbano constitui-se como polo de atração de gente das mais diversas nacionalidades: ingleses, alemães, portugueses, espanhóis, italianos, franceses, deslocam-se para cá, como também imigrantes de vários estados do país.

O perímetro central era a área de maior concentração das atividades de remodelação para onde demandava prioritariamente os serviços de infraestrutura como terraplanagem, iluminação, saneamento e segurança, fundamentais para que a atividade comercial pudesse fluir sem os atropelos de caminhos rugosos, tortuosos, mal iluminados e inseguros, que dificultariam ou mesmo impediriam o estabelecimento das casas aviadoras, bancos, lojas, olarias, padarias, tabernas, quiosques, oficinas diversas (automóveis, ourives, funileiro, sapateiro), restaurantes, confeitarias e uma infinidade de estabelecimentos comerciais que convergiram para a capital tão logo esta se mostrou sedutora (Souza, 2009).

Vale ressaltar que uma rede de serviços privados são incentivados pelo poder público como casinos, bancos, hotéis etc. impulsionando o fluxo do sistema económico que surge em volta da economia da borracha que esteve dois momentos de florescimento na passagem do século XIX para o século XX e na época da 2ª guerra mundial (Santos, 2010).

A capital crescia na viragem dos séculos XIX e XX. Segundo Júnior, a população de cerca de 29.000 habitantes em 1872 passou para 61.000 em 1900. A agitação ligada à circulação de passageiros e de mercadorias no porto evidenciava o seu dinamismo. Com a reestruturação urbana e com a pujança da economia gomífera passaram a viver na capital não só as elites



agroexportadoras, mas grandes negociantes, técnicos, profissionais diversos e uma gama de trabalhadores que exerciam as suas atividades na cidade que se expandia (Santos Júnior, 2007).

Neste contexto Magalhães (2009) explica que com o crescimento acelerado a partir de 1890, advindo das receitas da comercialização da borracha no mercado internacional, Manaus passou a se destacar por um aspeto de cosmopolitismo, desarmonizada, porém, das suas verdadeiras feições, pois o programa modernizador não respeitou aspetos regionais, passando como uma grande máquina, aterrando igarapés, ampliando ruas, edificando construções que não se adequavam nem ao clima, nem à cultura dos habitantes locais, moldando no meio da floresta uma cidade com arquitetura europeia que vislumbrava estar em sintonia com os parâmetros de modernidade, destoando, porém, de sua posição na natureza.

Melo (1990) destaca as importantes mudanças ocorridas na cidade de Manaus durante a economia da borracha. Quanto aos serviços públicos, foi implantado um sistema portuário moderno, um sistema de abastecimento d'água domiciliar, bem como serviços de esgoto, de iluminação elétrica, de telefone e de telégrafo subfluvial.

#### 4.2.2.2. A economia da borracha impondo uma nova arquitetura

A riqueza pública, oriunda dos tributos foi, também, aplicada no reordenamento urbano com a construção de ricos edifícios públicos, abertura e pavimentação de ruas, avenidas, parques, praças e passeios públicos. As obras de embelezamento da cidade, com a construção de jardins, Foto 40 e Foto 41, alamedas e bulevares garantiam a higienização e diversificação do espaço, criando novas áreas urbanas de lazer que se beneficiaram largamente, primeiro com a iluminação a gás e depois a luz elétrica, que prolongava o tempo da sociabilidade urbana para além do pôr-do-sol (Oliveira, 2003).



Foto 40 - Jardins da Praça da Matriz.

Fonte: Álbum do Amazonas 1901-1902 Coleção: Jorge Herrán <http://arquiestructure.com/2011/03/09/cidade-de-manauis-seculo-xix-ate-metade-do-xx/>



Foto 41 - Jardins da Praça da Constituição (atual Heliodoro Balbi). Em Almanaque do Amazonas, 1908.  
Fonte: Acervo do CCPA - Centro Cultural Povos da Amazônia.

Essa riqueza, tributos gerados pela economia oriunda da borracha, e aplicada no ordenamento urbano da cidade, é um dos indicativos que sustentam a hipótese de que houve influência das atividades económicas no traçado e na forma urbana da cidade.

Fortunas foram acumuladas e o excedente gerado foi aplicado principalmente em melhorias urbanas nas capitais Belém e Manaus, na construção de edifícios públicos e privados e na criação de equipamentos e serviços urbanos (Lemos, 2011).

Os melhoramentos visavam apoiar a economia capitalista em expansão com grandes investimentos que tinham por fim não apenas destacar o aspecto visual da cidade, com as medidas de “aformoseamento”, como também a adoção de uma série de melhorias urbanas, dentre as quais a implantação dos serviços de transportes por bondes movidos a eletricidade, de que Manaus precocemente pôde dispor, numa época em que raras eram as utilizações desses veículos, até mesmo por tração animal, em outras cidades brasileiras, Foto 42. Esse investimento transformou o ritmo local, garantindo as condições para interligação das áreas em expansão da Cidade (Oliveira e Magalhães, 2012).



Foto 42 - Bonde circulando pela Rua do Tesouro (hoje Rua Monteiro de Souza)

Fonte: Fotografia veiculada no Álbum do Amazonas: 1901-1902 Coleção: Jorge Herrán. <http://arquiestructure.com/2011/03/09/cidade-de-manaus-seculo-xix-ate-metade-do-xx/?nggpage=4>.

Para Mesquita (2006) de 1892 a 1900, Manaus foi dotada de profundas transformações em seu terreno. Corrêa (1987) afirma também que, embora o intervalo entre 1892 e 1896 tenha sido curto em escala temporal, foi o de maior intensidade, já que as divisas geradas com o apogeu da borracha impulsionaram a efetivação de inúmeros projetos urbanísticos, alterando significativamente a estrutura urbana de Manaus.

Assim, de 1892 a 1900 foi o período de uma época denominada como a *Belle Époque*, ou de maior progresso econômico que a Amazônia já viveu e aqui é identificado como a Era Eduardo Ribeiro (Costa Júnior e Nogueira, 2010). Foi à escala de tempo em que se fez sentir nitidamente diversas obras públicas inseridas na Política de ‘Embelezamento’ já que “o progresso e a modernidade pareciam fatores indissolúveis e passavam a ter um lugar destacado nos discursos e relatórios dos administradores. Tentava-se atualizar o padrão de civilização e consumiam-se as últimas novidades lançadas pelo comércio e pela indústria”, almejando-se, “atingir um estágio de progresso compatível com a noção de modernidade” (Mesquita, 2006).

O primeiro grande surto urbano, forjado pela economia da borracha, impôs a sua arquitetura, os seus símbolos, as suas representações históricas que até hoje resistem, passando a impressão da homogeneidade de seu tempo histórico (Mascarenhas, 1999).

Essa alteração da estrutura urbana da cidade, devido aos lucros gerados no apogeu da borracha, vem na direção da hipótese levantada nesse trabalho.

Entre 1880 a 1913, fase áurea da borracha, Manaus teve uma arrecadação nunca antes orçada. Nesse período, começaram a ser construídos edifícios monumentais como o Teatro Amazonas Foto 43, o Palácio da Justiça Foto 44, o Palácio Rio Negro, Foto 45, a Biblioteca Pública Foto 46, a Alfândega Foto 47, a Penitenciária Foto 48, o Mercado Adolpho Lisboa Foto 49 e as instalações do

Porto Flutuante Foto 50. Tudo isso, na justificativa de transformar Manaus na “Paris dos Trópicos”, pois, a França era vista como modelo pela elite manauara (Maciel e Filippini, 2010).

Neste sentido, Pinheiro (2010), acrescenta a construção da ponte de ferro da cachoeirinha e destaca o porto de Manaus, com seus inovadores cais flutuantes, em cujo planejamento e execuções se mesclaram influências locais e estrangeiras.

Como já mencionado, o modelo de inspiração foi a Europa, especificamente Paris – com seus bulevares, pontes de ferro, mercados, calçamentos, os grandes magazines – cuja reforma foi empreendida pelo barão de Haussmann (Mascarenhas, 1999).



Foto 43 - Fotografia de Huebner & Amaral, veiculada sob formato de cartão postal, na primeira década do século XX. 1896  
Fonte: Mesquita (2005)



Foto 44 - Palácio da Justiça - A construção do Palácio da Justiça foi iniciada em 1894, pela firma inglesa Moers & Moreton, concluída em 1900.  
Fonte: <http://www.bv.am.gov.br>



Foto 45 - O Palacete Scholz i construído em 1903. Residência do comerciante da borracha, o alemão Karl Waldemar Scholz. Borracha  
Fonte: <http://www.culturamazonas.am.gov.br/>



Foto 46 - Edifício da Biblioteca Pública, construída entre 1904 e 1907. Inaugurada no dia 5 de outubro de 1910.  
Fonte: <http://www.culturamazonas.am.gov.br/>



Foto 47 - Edifício da Alfândega de Manaus - 1906  
 Fonte: Carmélia Esteves de Castro  
<http://arquiestructure.com/2011/03/09/cidade-de-manaus-seculo-xix-ate-metade-do-xx/>



Foto 48 - Edifício da Penitenciária Pública - 1908  
 Fonte: Carmélia Esteves de <http://arquiestructure.com/2011/03/09/cidade-de-manaus-seculo-xix-ate-metade-do-xx/>



Foto 49 - Mercado Público (hoje Adolfo Lisboa), de origem inglesa. Inaugurado em 1882.  
 Fonte: <http://www.bv.am.gov.br>



Foto 50 - Manaus – Vista do porto de Manaus (Roadway fluctuante da M.H. Ltda)  
 Fonte: Foto retirada do Almanach do Amazonas, 1908. Acervo do CCPA, Centro Cultural Povos da Amazônia.

A relação dos edifícios e a malha urbana no final do século XIX e início do século XX mostra-nos a distribuição espacial e ruas importantes como vetores no processo de crescimento da cidade, Figura 108.



Figura 108- Croqui esquemático mostrando a distribuição espacial de edifícios monumentais construídos na fase áurea da borracha. A figura tem como base a planta do ano de 1903 (anexo 6).  
Fonte: arquivo do autor.

Neste contexto Costa e Silva Filho (2011) dizem que Manaus atingiu, pela primeira vez, um alto patamar do seu desenvolvimento econômico na segunda metade do século XIX e início do século XX, acompanhado de grande produção de edifícios, cujas construções refletiam preocupações e ótimos resultados referentes à qualidade e linguagem arquitetônica. Os autores destacam que foram construídas, basicamente, seis categorias de edifícios: os de cunho religioso, Foto 51; os administrativos e de serviços, Foto 52; os de uso militar, Foto 53; os comerciais, Foto 54; os vinculados aos detentores dos meios de produção, Foto 55 (habitações, clubes, teatros, etc.); e os vinculados à força de trabalho, Foto 56 (em geral, habitações e pequeno comércio). São representativas das cinco primeiras categorias as construções luxuosas, muitas delas atingindo características de monumentalidade; são representativos da sexta categoria os edifícios singelos, cuja linguagem se consagrou mediante a absorção dos elementos gramaticais da arquitetura das cinco primeiras. Portanto, o meio urbano de Manaus nasceu e adquiriu a sua forma de maneira perfeitamente integrada e útil ao modo de produção e à estratificação social local, constituindo-se palco perfeito das relações e contradições então existentes.



Foto 51 - Igreja Nossa Senhora dos Remédios, construída em 1827.  
Fonte: Acervo do CCPA, Centro Cultural Povos da Amazônia.



Foto 52 - Estação de Bonde início do século XX.  
Fonte: Acervo do CCPA, Centro Cultural Povos da Amazônia.



Foto 53 - Quartel militar, situado na Praça da Constituição.  
Fonte: Foto do acervo do CCPA, Centro Cultural Povos da Amazônia.



Foto 54 - Edifício comercial no centro de Manaus.  
Fonte: Foto do acervo do CCPA, Centro Cultural Povos da Amazônia.



Foto 55 - Cine Teatro Guarany.  
Fonte: Carmélia Esteves, <http://historiadoamazonas.wordpress.com/galeria/#jp-carousel-82>

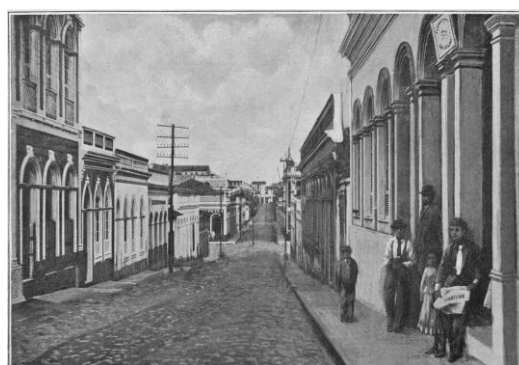


Foto 56 - Rua Henrique Martins no centro de Manaus.  
Fonte: Foto do acervo do CCPA, Centro Cultural Povos da Amazônia.



#### 4.2.2.3. Manaus com traços de cidades europeias

Manaus foi considerada a “Paris dos Trópicos” e a capital da borracha, momento em que se desencadeou um grande processo de urbanização. A modernidade chegou à cidade com uma visão transformista, construiu-se o que tem de mais moderno e belo a partir de parâmetros diversificados da rotina social local, daí ser necessário obedecer aos padrões, valores e costumes do mundo europeu (Araújo, 2009b).

Segundo Mascarenhas (1999), Manaus então, de aldeia indígena, Figura 109, passou a ter ares de cidades europeias, com um traço que a tornava exótica: desenvolvia-se em plena floresta amazônica, Foto 57. Uma verdadeira “Paris dos Trópicos”! De facto, o que tornava Manaus peculiar nessa tendência era o facto de situar-se na floresta amazônica, já que esse processo foi enfrentado por várias cidades brasileiras ansiosas de se livrarem dos resquícios coloniais.



Figura 109 - Manaus – Vista da Praça Riachuelo e da ponte do Espírito Santo. O local corresponde atualmente ao cruzamento da Avenida Sete de Setembro. Desenho de Taylor, a partir de uma fotografia. Fonte: Foto retirada do livro, de Antônio Loureiro – O Amazonas na Época Imperial- acervo do CCPA, Centro Cultural Povos da Amazônia.





Foto 57 - Vista aérea de Manaus no início do século XX.

Fonte: <http://jmartinsrocha.blogspot.pt/2010/03/manaus-dos-nossos-sonhos.html>

A cidade de Manaus era comparada às cidades europeias, pois beneficiava dos serviços urbanos e também do consumo de bens da indústria, e por isso foi chamada de *Belle Époque* Amazônica (Daou, 2000). O contacto com a Europa e os Estados Unidos era intenso devido às linhas regulares de navios que transportavam a goma elástica e, ao mesmo tempo, conduziam pessoas e coisas que alimentavam a súbita riqueza da elite manauara. O escritor Euclides da Cunha se impressionou com as mudanças da cidade: “uma cidade de dez anos sobre uma tapera de dois séculos transformou-se na metrópole de maior navegação fluvial da América do Sul” (Cunha, 2003). As famílias abastadas passavam as férias em Paris, os comerciantes viajavam a Liverpool, Londres e Nova York. A cidade tinha uma aparência cosmopolita e foi construída com materiais de diferentes partes do mundo:

O Teatro Amazonas foi concebido e decorado por italianos, e o assoalho feito com pinho finlandês; o edifício da Alfândega foi trazido, peça por peça, de Liverpool; a infraestrutura do porto, a adutora de águas, as redes elétrica e telefônica são inglesas; várias pontes vieram, aparentemente, de Glasgow (Schoepf, 2005).

Na última década do século XIX, grandes obras públicas foram erigidas em Manaus, com a implantação de medidas que eram consideradas civilizadoras e modernizantes. Nesse momento, a sociedade local, ou pelo menos as suas elites, iniciou uma identificação própria vista como representação da *Belle Époque*, enaltecendo a cidade de forma urbanística e objetivando suas sincronias com o que era avaliado como moderno e civilizado em eixos do sudeste e de fora do país. Foi com a imagem de edifícios que se tornaram emblemáticos, Foto 58, na ocasião da transformação da cidade, que Manaus ficou conhecida como “Paris das Selvas” (Santos Júnior, s/d).



Foto 58 - Teatro Amazonas em final de construção, vista da Av. 10 de Julho.

Fonte: Fotografia veiculada no Álbum Amazonas: 1901-1902. Coleção: Jorge Herrán. <http://arquiestructure.com/2011/03/09/cidade-de-manauis-seculo-xix-ate-metade-do-xx/?nggpage=4> . Acesso em 10 de maio de 2012.

Não há como negar algumas semelhanças entre edificações locais e europeias nas suas disposições urbanizadoras que simbolizaram o poder das elites gomíferas e das autoridades públicas na Manaus da Borracha. Traçando analogias, estruturas que representavam a modernidade, como o Teatro, Foto 59, o Palácio da Justiça, Foto 60, o Palácio do Governo, o alargamento das vias, Foto 61, e outras obras contavam ainda com a função de criar espaços expressivamente distintos da cidade anticivilizada, como também inibir usos e permanências de populares nos espaços centrais, diferenciando a parte aformoseada do traçado citadino dos espaços da cidade considerados antigos, feios e pobres. (Santos Júnior, s/d).

Mascarenhas (1999) observa que as reformas seriam empreendidas em todos os setores e iniciaram pela demolição dos antigos edifícios públicos da época da província, e sua substituição por construções de grandes hotéis, cafés, bazares, lojas, teatros, cinemas e armazéns.

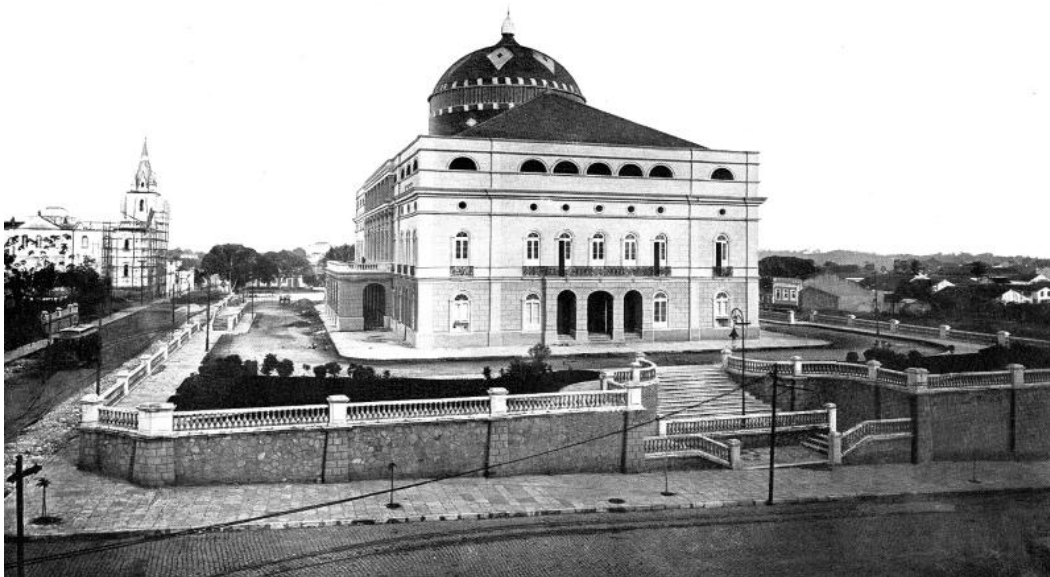


Foto 59 - Teatro Amazonas (vista da Av. Eduardo Ribeiro).

Fonte: Fotografia veiculada no álbum Amazonas: 1901-1902. Coleção: Jorge Herrán. <http://arquiestructure.com/2011/03/09/cidade-de-manaus-seculo-xix-ate-metade-do-xx/?nggpage=4> . Acesso em 10 de maio de 2012.

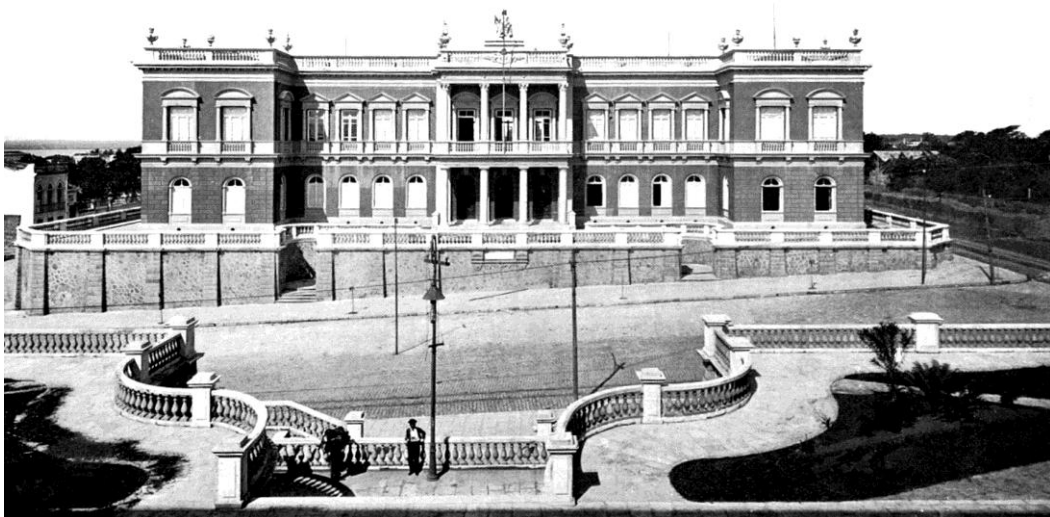


Foto 60 - Palácio da Justiça, vista da Av. Eduardo Ribeiro. Fotografia veiculada no álbum Amazonas: 1901-1902. Coleção: Jorge Herrán

Fonte: Álbum do Amazonas 1901-1902 Coleção: Jorge Herrán. <http://arquiestructure.com/2011/03/09/cidade-de-manaus-seculo-xix-ate-metade-do-xx/?nggpage=4>. Acesso em 12 de maio de 2012.



Foto 61 - Avenida Eduardo Ribeiro, parte comercial à época. Bonde circulando pela Avenida Eduardo Ribeiro, em direção ao mercado e ao cais (1901-1902).

Fonte: Foto/postal de Allen Morrison. Fonte: Acervo do CCPA, Centro Cultural dos Povos do Amazonas.

Desde meados do século XIX que as camadas mais abastadas da população sonhavam com a superação da paisagem dos tempos coloniais – considerada pesada, suja e feia – e com a sua substituição pelos modelos burgueses que emanavam de Paris (Mascarenhas, 1999).

Dessa forma, o traço urbano de Manaus é modificado, primando-se pela estética europeia sem observar os traços ambientais característicos da cidade.

À medida que o plano de embelezamento vai sendo executado, as áreas beneficiadas vão se valorizando de acordo com as exigências dos novos grupos que se instituíam. Neste novo espaço que se organiza, a atenção é toda voltada para o que é solicitado pelo serviço do comércio, com o objetivo de facilitar a circulação de mercadorias. Nesta medida, cabe destacar que os igarapés que cortavam a cidade de norte a sul não teriam lugar no quadro de representação do novo modelo (Mascarenhas, 1999).

Boa parte das transformações na “Manaus da Borracha” suplantava as necessidades estruturais urbanas indo para o campo da ostentação e privilégios de segmentos de classe, inspirados em cidades europeias para a edificação da “Paris dos Trópicos”. Logo, a cidade de Manaus ou parte dela foi o espaço privilegiado de uma intervenção cujos resultados promoveriam, aos olhos dos agentes transformadores, a superação de um considerado atraso. Para muitos cidadãos, a cidade corresponderia à mudança radical da aldeia para a “Manaus Moderna” ou o toque da civilização e do progresso na selva (Santos Júnior, 2007).

A Manaus do período da borracha era considerada como uma cidade rica, progressista e alegre, de ruas retas e largas, calçadas com granito e pedra de liós importadas de Portugal, sombreada por frondosas mangueiras, e de praças e jardins bem cuidados, com belas fontes e monumentos, tinha todos os requisitos de uma grande urbe moderna:

Água encanada e telefones, energia elétrica a partir de 1896, rede de esgotos em construção e bondes elétricos desde 1895, espantando até visitantes europeus do raio do século, com suas alucinantes velocidades de 40 a 50 quilômetros por hora, nas linhas de aço espalhadas por toda a malha urbana e penetrando na





No ano de 1894, os bondes foram instalados (Santos Júnior, 2007), e as empresas responsáveis pelos serviços de viação urbana em Manaus foram ambas de origem inglesa. A primeira a exercer o controle dos serviços foi a Manáos Railway Company, em 1898, e, posteriormente, a Manáos Tramways, a partir de 1908 (Magalhães, 2009).

Tocantins (2000) observa que as firmas que atuaram sobre os mais diversos setores de serviços urbanos da cidade, desde a construção de pontes metálicas, como na navegação a vapor, eram inglesas.

O capital estrangeiro, sobretudo inglês, tornou-se o maior responsável pela execução dos grandes projetos de reforma da cidade, realizados sobretudo na última década do século XIX e nos anos iniciais do século XX. De acordo com Pinheiro, praticamente todos os serviços urbanos, por concessão, estavam nas mãos de firmas inglesas que passaram a agenciar melhoramentos ou mesmo criar serviços até então inexistentes na cidade. Empresas como a Manáos Markets, Manáos Tramways and Light, Manáos Improvements, Manáos Harbour, Amazon Engineering, Amazon Telegraph, Booth Line e Amazon River passaram a manter relações cotidianas com a população local (Pinheiro, 1998).

Conforme Mascarenhas (1999), a presença dos ingleses se traduz nas empresas aqui instaladas, com as mais variadas finalidades: das instalações portuárias aos transportes urbanos; do abastecimento de água à luz elétrica.

Outro aspeto em que os estrangeiros tiveram grande influência na cidade de Manaus foi com relação à civilidade.

Os ingleses tiveram uma participação decisiva, criando condições de vida civilizada. Autoridades esclarecidas, europeus imigrantes, capitalistas, franceses, alemães e principalmente ingleses uniram-se para criar nos trópicos uma civilização. Nela (Manaus) uma população cosmopolita representava a arte de viver. Viver como na Europa, mesmo estando na selva. [...] O inglês e o francês passaram a serem línguas faladas, com muita naturalidade, e os jantares, seguidos de saraus, onde as jovens se exibiam, tocando, em pianos de cauda, um acontecimento vulgar (Corrêa, 1966).

Em Manaus, os eventos desportivos eram quase sempre promovidos pelos estrangeiros em seus domicílios particulares – os clubes sociais e desportivos –, de modo que o desporto era constituído igualmente em “língua franca” entre estrangeiros (Daou, 2000).

Para se ter uma ideia da influência da presença dos britânicos em Manaus, é comum ouvir alguém dizer ainda hoje: a “Manaus dos ingleses” ou na “época dos ingleses”, referindo-se à Manaus daquele momento (Mascarenhas, 1999).

#### 4.2.2.5. O interesse da elite do látex força a urbanização das margens dos igarapés

Enquanto a borracha, já no início do último quartel no século XIX, se tornava o maior género de exportação, Manaus vivia a transformação das suas “malocas”<sup>12</sup> em edificações singelas, como resultado da influência lusitana na busca de “direcionar a cidade rumo ao ‘progresso’”, facto este que se tornaria evidente, sem dúvida, “nos vindouros anos republicanos” (Martiniano, 2006).

Foi no início do período republicano, aliás, que a produção da borracha tornou possível uma série de transformações e reformas no carácter urbanístico de Manaus, interferindo incisivamente nos costumes da cidade, ao “varrer” as influências indígenas e caboclas da população local (Freire, 2005).

---

<sup>12</sup> Grande barraca indígena, coberta de palmas secas, e que aloja várias famílias.

Ao mesmo tempo em que exibia padrões cosmopolitas, escondia ou expulsava para o subúrbio os pobres, pois o projeto modernizador era excludente [...]. (Oliveira e Magalhães, 2012).

Nesse sentido, fez-se necessária à remoção de pessoas das margens de igarapés para os lugares mais distantes da área central para satisfazer aos interesses da elite do látex (Mascarenhas, 1999).

Portanto, de acordo com Filippini (2008) a cidade de Manaus, erguida no período da borracha, buscava incluir-se no mundo moderno e, cobrindo-se com um véu de modernidade, enterrou e escondeu os resquícios da cultura indígena e de outros grupos sociais excluídos.

Percebe-se que as intervenções urbanas em Manaus como nas grandes cidades europeias na viragem dos séculos XIX/XX, houve um “consequente desprezo pelo saber e sensibilidade do habitante da cidade, onde o urbano é banalizado em proveito de novas configurações operatórias” (Pechman, 1999).

As providências tomadas em torno da promoção visual da cidade foram acompanhadas pela imposição de um projeto de mudanças de ordem comportamental, pois, para o poder público, Manaus somente alcançaria a projeção almejada se os seus habitantes também estivessem em sintonia com os padrões de modernização (Oliveira e Magalhães, 2012).

Assim, no intuito de torna-se uma cidade apropriada ao estilo de vida europeu, Mascarenhas (1999) mostra que, entre os anos de 1890 a 1920, Manaus deveria apresentar-se “moderna e atraente para a imigração, o capital e o consumo”. Por isso mesmo, a intenção dos governantes desta época foi modernizar e embelezar a cidade e encobrir tudo o que pudesse evocar os povos indígenas.

#### 4.2.3. A NOVA MALHA URBANA DE MANAUS

##### 4.2.3.1. Aterramento e regularização dos cursos d'água

Com a economia favorável pela exploração e comercialização da borracha, os igarapés antes vistos como parte da morfologia natural da cidade, começavam a ser encarados como um empecilho ao desenvolvimento econômico da região. Inicia-se um processo de reestruturação urbana num período conhecido como *Belle Époque*, marcado pela modificação na morfologia de alguns igarapés como estratégia de modernização e “embelezamento” da cidade e a produção de uma nova sociedade recém-chegada ambientada em edifícios arquitetônicos e ostentosos (Marreiro, 2007).

Foi no período da República, especificamente no Governo de Eduardo Ribeiro, que Manaus se modificou profundamente, sob o aspeto urbanístico e cultural.

As propostas de regularização da cidade apresentadas por Eduardo Ribeiro, em Manaus, apoiavam-se nas práticas de aterramento e regularização dos cursos d'água, pois somente essas providências, aliadas à instalação de pontes sobre os igarapés com maior volume d'água, além do nivelamento da topografia irregular, seria possível viabilizar a criação de um traçado regular para a cidade de Manaus (Mesquita, 2005).

Santos Júnior (2002) destaca que a cidade de Manaus passa ser dotada de pontes metálicas e de pedras, nivelamento das ruas, abertura de largas avenidas, aterro de igarapés, rede de bondes, reservatórios de água (Castelhana e Mocó) e calçamento das ruas com paralelepípedos, além da construção de casas de espetáculos.

Essas transformações aconteceram justamente no período do governo de Eduardo Ribeiro quando se implementou o “plano de embelezamento da cidade” e construíram-se as obras públicas mais significativas da chamada “época da borracha”, que, ainda hoje, caracterizam o período de prosperidade econômica da região (Mesquita, 2005).

Oliveira (2008) observa que até meados do século XIX, os igarapés resistiram às intervenções e mantiveram-se presentes nas formas do espaço da cidade, estabelecendo, de certo modo, os limites de crescimento da cidade.

Porém, com Eduardo Ribeiro na presidência da Província do Amazonas, tornou-se possível, mediante os montantes de capital gerados com o ciclo económico da borracha, a efetivação de projetos urbanísticos (Mesquita, 2006). Assim, entre outros objetivos, visava-se ultrapassar os acidentes geográficos, entre os quais estavam os igarapés, Foto 62, vistos desde as primeiras administrações provinciais como empecilho ao crescimento urbano de (Costa Júnior e Nogueira, 2011).



Foto 62 - Igarapé do Espírito Santo aterrado para dar passo a Av. Eduardo Ribeiro.  
Fonte: Foto do acervo do CCPA, Centro Cultural Povos da Amazônia.

Valle (1999) observa que foi no final do século XIX, em que a cidade passou pela primeira expansão urbana, quando então foram aterrados, somente na parte central, sete igarapés o que possibilitou a expansão da cidade para o leste e para o norte.

Neste sentido, Mesquita (2006) afirma que Eduardo Ribeiro lançou-se na empreitada de estabelecer uma Manaus conforme os padrões europeus de civilização. Implementando ainda o modelo tabuleiro de xadrez, Figura 111, aterrou, canalizou e transformou alguns igarapés da área central em ruas, avenidas e praças.



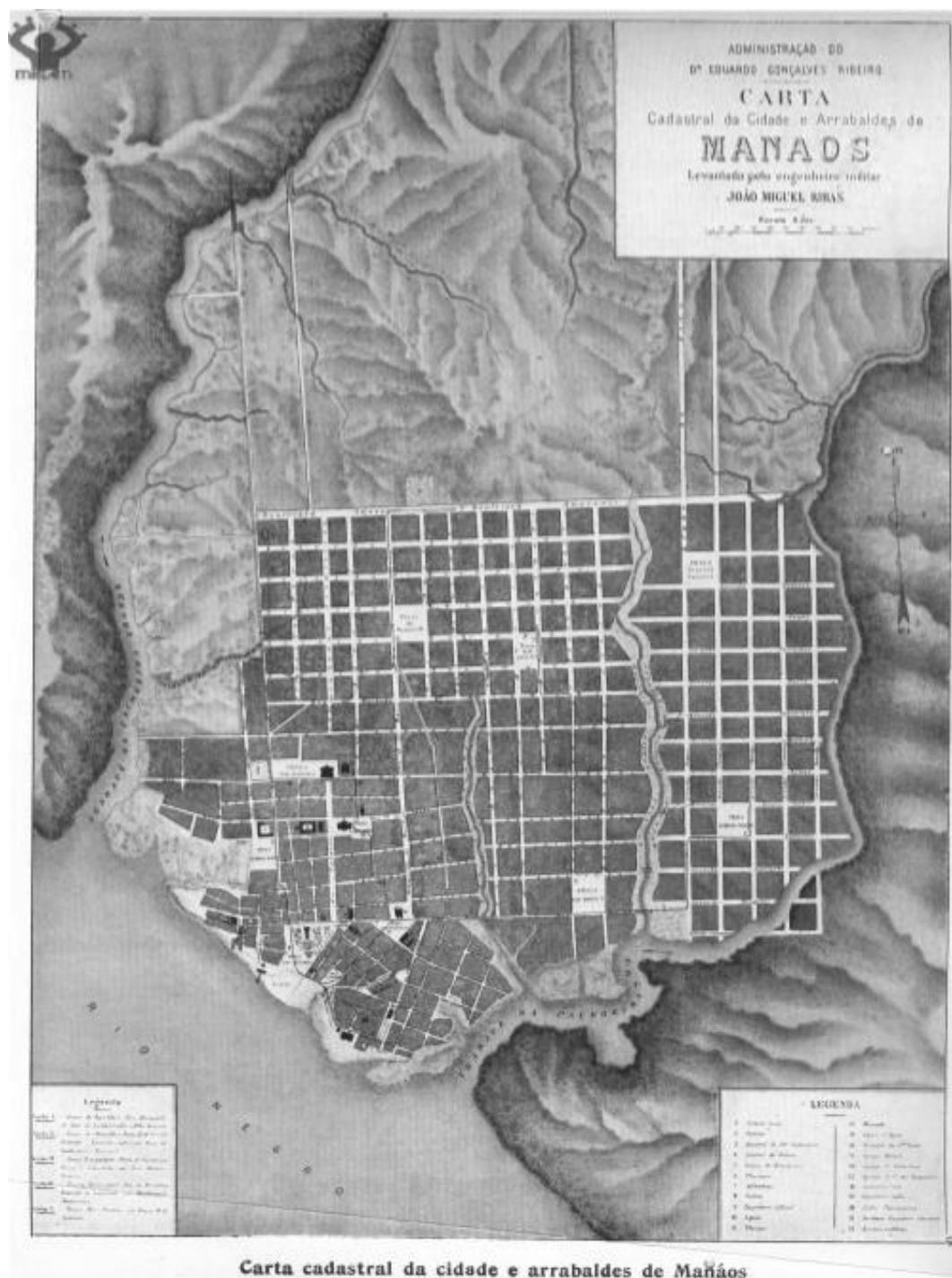


Figura 111- Carta Cadastral de Manaus (governo de Eduardo Ribeiro) com ênfase para o modelo tabuleiro de xadrez da estrutura urbana da cidade.

Fonte: Álbum de Manaus, 1903. Acervo do CCPA, Centro Cultural Povos da Amazônia.

Valle (1999) destaca que os igarapés, localizados no centro histórico de Manaus, sofreram profundas transformações até ao seu total desaparecimento: Igarapé da Bica do Monte Cristo que, conhecido como igarapé Monte Cristo, se localizava entre as ruas Izabel e Pedro Botelho, do qual restou apenas um pequeno trecho; Igarapé do Aterro ou Remédios, aterrado e transformado nas Avenidas Getúlio Vargas e Floriano Peixoto; Igarapé do Espírito Santo, Foto 63, aterrado para a criação da avenida hoje intitulada Eduardo Ribeiro; Igarapé das Ribeiras das Nauss, Foto 64, totalmente aterrado onde hoje se localiza a Praça 15 de Novembro e a Rua Tamandaré.



Foto 63 - Fotografia de Huebner, década de 1870 apresenta o igarapé do Espírito Santo no sentido Sul, nas proximidades da ponte do Espírito Santo (atualmente o cruzamento da avenida Eduardo Ribeiro com a avenida Sete de Setembro).  
Fonte: Mesquita(2005).



Foto 64 - Este igarapé foi aterrado para a construção da Av. Floriano Peixoto.  
Fonte: Carmélia Esteves, disponível em <https://picasaweb.google.com/102002266420520810562/O#5496760503006807906>

Para melhor entendimento espacial da área que foi alterada em função do crescimento urbano da cidade, foi elaborado um croqui esquemático mostrando a localização dos igarapés e avenidas citadas, Figura 112.

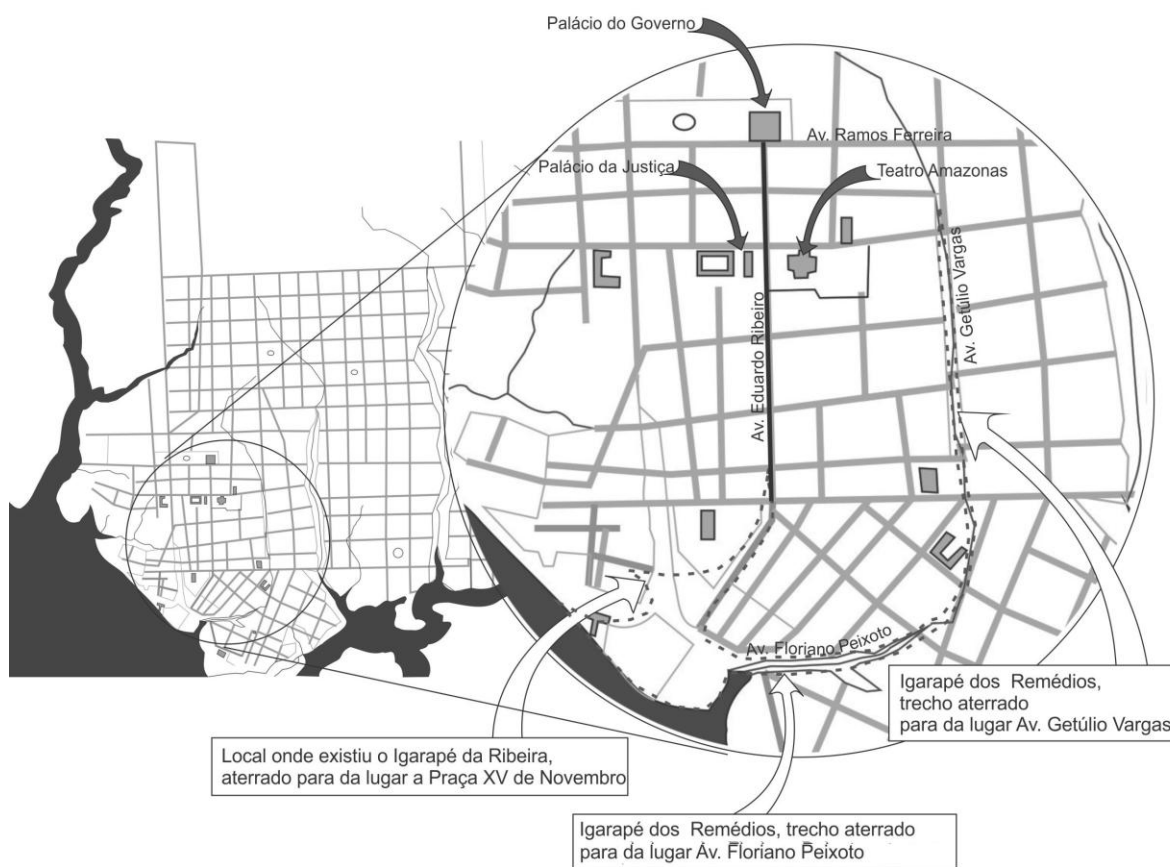


Figura 112 - Croqui esquemático feito com base no mapa cadastral de 1903, (anexo 6), mostrando os locais onde existiam igarapés que foram aterrados para dar lugar as avenidas Eduardo Ribeiro, Getúlio Vargas, Floriano Peixoto e a Praça XV de Novembro.

Fonte: arquivo do autor

#### 4.2.3.2. Avenida Eduardo Ribeiro, uma artéria necessária

Buscando as concepções dos traçados europeus, principalmente as concebidas pelo Barão de Hausman, em Paris; foi construída a Av. Eduardo Ribeiro, pois até ao início do período republicano Manaus não tinha avenidas com a monumentalidade que exigia o modelo das ditas cidades modernas. Pelo contrário, a maioria das ruas da cidade era irregular. A Figura 113, mostra as características topográficas da Vila da Barra, em meados do século XIX, com destaque para as irregularidades das ruas.



Figura 113- Vista panorâmica da Barra, da torre da capela de Nossa senhora dos remédios. Ao fundo a esquerda as ruínas da fortaleza de São Jose do Rio Negro.M. Paul Marcoy, 1840-1860.  
Fonte: Foto do acervo do CCPA, Centro Cultural Povos da Amazônia

De acordo com Santos Júnior (2007), as ruas principais eram estreitas, Foto 65 e Foto 66, onduladas e cortadas por igarapés. A Av. Eduardo Ribeiro foi construída buscando a concepção haussmanniana de cidade: largas avenidas, praças e serviços urbanos. Pelo menos era a intenção a que se dispunha o projeto.



Foto 65 - Rua Lauro Cavalcante, apresenta características estreitas, e está situada na área central.  
Fonte: Foto do acervo do CCPA, Centro Cultural Povos da Amazônia.



Foto 66 - Rua Joaquim Sarmiento, apresenta características estreitas, e está, situada na área central.  
Fonte: Foto do acervo do CCPA, Centro Cultural Povos da Amazônia.

A Avenida do Palácio<sup>13</sup> era o eixo central do projeto de embelezamento da cidade, Foto 67. Iniciava-se no alto de uma pequena colina, onde se projetara o novo Palácio do Governo e descia

<sup>13</sup> A avenida do Palácio depois passou a chamar-se de avenida Eduardo Ribeiro.

em direção ao rio, passando entre o Teatro Amazonas e o Palácio da Justiça. Sem dúvida, era o suporte das três obras arquitetônicas mais importantes da administração de Ribeiro (Mesquita, 2005).



Foto 67 - Vista da Avenida Eduardo Ribeiro, ao fundo a direita nota-se o Teatro Amazonas e a esquerda o Palácio da Justiça.

Fonte: Fotografia veiculada no álbum Amazonas: Manaus 1901 – 1902. Acervo do CCPA, Centro Cultural Povos da Amazônia.

Conforme Santos Júnior (2007) a Av. Eduardo Ribeiro tinha sua constituição larga, possibilitando a passagem de trilhos de bondes. Nela, estabeleceram-se vários estabelecimentos comerciais com o que era considerado mais inovador e sofisticado. Foram constituídas também confeitarias, lojas de vestuários da moda, restaurantes e bares direcionados às elites que circulavam pelas largas calçadas.

Dentro desse contexto, Mesquita (2006) informa quanto das casas comerciais, como a Canto das Novidades, O Novo Mundo, Armazém e Ferragens, a Braga Muller & C entre outros estabelecimentos faziam parte da Avenida Eduardo Ribeiro, comenta que Fidanza, responsável pelo Álbum do Amazonas de 1902, publicou fotografias da Avenida já concluída e afirmava que nela ficavam localizados os principais estabelecimentos da capital, com certeza os mais elegantes, tais como armazéns de moda e de exposição e vendas de objetos de Arte, ateliês de modistas e de alfaiates, inúmeros hotéis e restaurantes os quais eram muito espaçosos e montados com luxo verdadeiramente europeu, Foto 68, (Mesquita, 2006).



Foto 68 - A amplitude e a regularidade da Avenida Eduardo Ribeiro no sentido norte. Fotografia de Fidanza, veiculada no álbum Amazonas: Manaus 1901 – 1902.  
Fonte: Mesquita (2050).

Ainda no processo de expansão da cidade e desenvolvimento da malha urbana, Eduardo Ribeiro, sempre apoiado nas justificativas de embelezar e sanear a capital propôs, em 1894, a construção de uma grande Avenida com cinquenta metros de largura. Seguindo o alinhamento, a Treze de Maio<sup>14</sup> deveria se iniciar na Praça da Constituição e terminar no Bulevar Amazonas. A proposta do traçado dessa avenida no mesmo sentido da Avenida do Palácio e estrada de Epaminondas reforçava uma clara opção pelo sentido Norte/Sul Figura 114, (Mesquita, 2005).

<sup>14</sup> Mais tarde seria denominada de Avenida Getúlio Vargas





Figura 114- Croqui esquemático destacando as avenidas Epaminondas, Eduardo Ribeiro e Getúlio Vargas. A figura tem como base no mapa cadastral de 1903, (anexo 6).  
Fonte: arquivo do autor.

Manaus, de facto, rendeu-se à influência da *Belle Époque*. No âmbito da cidade, o plano de reforma urbana executado no governo do Eduardo Ribeiro e de seus sucessores “nivelou ruas, projetou novas avenidas e bulevares, alinhou e calçou as principais vias, construiu praças e jardins, instalando neles coretos, estátuas, fontes e chafarizes importados da Europa”. Aterrou igarapés, como o do Espírito Santo e do Aterro, e os transformou em principais avenidas. Em relação aos igarapés maiores, foram edificadas pontes de pedra e ferro, para que a cidade crescesse além deles. Foi assim que Manaus “deu costas para o rio e se expandiu em direção ao norte e a leste”, segundo afirma (Freire, 2005).

#### 4.2.3.3. Manaus e sua recuperação económica a partir dos 60

Com a perda do mercado mundial da borracha, para os asiáticos, Manaus iria encerrar a sua fase de desenvolvimento por volta de 1913 ficando de certa forma estagnada no tempo até à sua recuperação económica a partir dos anos 60.

Segundo Pontes Filho (2000), a partir de 1870, com o surto da economia gomífera na região, a cidade de Manaus conheceu um período de franca expansão e desenvolvimento urbano, deixando de ser uma cidade completamente isolada nos confins do norte do país. Este período áureo, todavia, encerrou-se a partir de 1913, em virtude da perda do mercado mundial para a borracha asiática,

retornando a cidade, com isso, a um novo período de isolamento até ao advento, já na década de 70, da Zona Franca de Manaus.

Neste contexto Rocha Silva (2010) afirma que após o período da produção da borracha, que alimentava os sonhos de enriquecimento da elite, o processo migratório estagnou-se em função da crise económica promovida pela decadência do produto gomífero. Manaus passava por um processo de perda económica intensa, e só a partir das décadas de 60 e 70 do século passado houve um impulso de desenvolvimento urbano, com a implantação do projeto Zona Franca de Manaus, baseada na criação de uma área de livre comércio de importação, exportação e incentivos fiscais especiais, cujo objetivo se firmava no lema “Integrar para não entregar”, estabelecendo diversas indústrias, atraindo milhares de pessoas de áreas rurais do Amazonas, de cidades vizinhas, de outros Estados do norte e de outras regiões do país.

Para Araújo (2009a), como um produto da Política de Integração Nacional no início dos governos militares, a Zona Franca de Manaus foi criada com o objetivo de ocupar a Amazônia Ocidental, uma região despovoada desde o fim do fastígio da borracha. Além da ocupação, visava atenuar os desequilíbrios regionais e intrarregionais da região amazônica, bem como compensar as desvantagens da sua localização em relação aos mercados. Ainda explica que é resultado de um pacto entre a prefeitura de Manaus, governo do Amazonas e governo federal, a Zona Franca de Manaus, desponta em 1967 como uma área de livre comércio de importação, exportação e de incentivos fiscais especiais, com a finalidade de criar no interior da Amazônia um centro industrial, comercial e agropecuário.

Nos anos 70, “a cidade de Manaus ocupava uma área de 25.32km<sup>2</sup> com uma população de 311.622 habitantes, o que resultava numa densidade populacional de 12,3 hab./km<sup>2</sup>” (Vieira, 1999), índice elevado, para o qual, com certeza, também contribuiu o importante papel exercido pelo programa federal Zona Franca de Manaus.

Na década de 1980, o aumento populacional na área urbana de Manaus continuou. Destacam-se os índices de crescimento da cidade de Manaus, que apresentava, na época, cerca de 612 mil habitantes na área urbana. O crescimento, nesse período, pode ter duas explicações: a expansão do parque industrial e a consolidação do setor de comércio, especializado em produtos de alto consumo (Corrêa, 2005).

Conforme o site oficial do IBGE, na década de 80, a população de Manaus era de 655 mil habitantes, com crescimento populacional de 8% ao ano, tendo como vetor de crescimento o desenvolvimento das indústrias, em função da implantação do polo industrial, caracterizado por um comércio de produtos de alto consumo. Na década de 90, o crescimento era de 6% ao ano, com uma população de 1.100.000 habitantes (Araújo, 2011a).

Segundo Araújo (2011a) a Zona Franca de Manaus formou um novo quadro na paisagem urbana, sobretudo, nas margens dos igarapés em decorrência do intenso processo migratório ocorrido em função desse advento, destacando o contingente populacional intenso que a cidade recebeu durante a consolidação da Zona Franca de Manaus, o que representou um salto de 200 mil habitantes em 1967 para mais 1.646.602 em 2007, de acordo com o site oficial do IBGE (2008).

Segundo dados do IBGE, referente ao censo de 2010, Manaus, tem 1.802.014 habitantes, com uma área de 11.401km<sup>2</sup>. Em destaque na Foto 69, a área correspondente ao ano de 1903.





Foto 69 - Vista aérea da cidade de Manaus. Em destaque, à área correspondente ao ano de 1903.  
Fonte: site do Google, editada pelo o autor.

O processo migratório decorrente do Polo Industrial de Manaus (PIM) determinou grandes transformações na paisagem de Manaus nos aspectos urbanísticos, arquitetônicos e ambientais, visto que o grande contingente de pessoas vindas de toda a parte do país passou a ocupar, não só as margens dos igarapés, mas também as áreas periféricas da cidade (Araújo, 2011a).

### 4.3. A CIDADE DE SANTOS

#### 4.3.1. SANTOS, DA VILA COLONIAL À CIDADE DO SÉCULO XIX

##### 4.1.1.1. Santos e seu aspeto colonial

A Vila de Santos, fundada pelo nobre português Brás Cubas, em 1543, recebeu o foro de Vila em 1546, após o porto ser transferido da Ponta da Praia para o Lagamar do Enguaguaçu em 1540, consolidando-se o novo povoado com a construção das primeiras pontes de atracação e trapiches. A vila se constituiu em torno desse lagamar onde os barcos atracavam, junto ao limite atual entre os bairros do Centro e o Paquetá, devido, sobretudo às condições geográficas privilegiadas tanto em relação ao mar quanto à serra, que nessa região separa o litoral do interior. A maioria da população que ali vivia era mestiça, suas casas ocupavam as áreas ao longo do porto, mais para o lado do Ribeirão de São Jerônimo, por onde chegavam as canoas de mercadores do planalto. Para dificultar ataques e invasões, a Vila era cercada por muros a leste e ao oeste, ao sul pela barreira representada pelo Monte Serrat e ao norte pelo Forte da Vila e as águas do Lagamar de Enguaguaçu (Mello, 2008).

De acordo com Andrade (1989), por volta de 1543, por ação direta do capitão-mor Brás Cubas, fundou-se uma irmandade dedicada a Nossa Senhora da Misericórdia que construiu um hospital: a Santa Casa de Todos os Santos. Por influência do hospital, passou a ser conhecido como Povoado do Porto de Santos que deu nome à posterior Vila de Santos.

Depois do ano de 1640 foram construídos alguns edifícios significativos ao longo da orla marítima da Vila, traduzindo-se numa configuração urbana tipicamente linear.

Segundo afirma Andrade (1989), nesse período, importantes edificações foram erguidas como a casa da Câmara e Cadeia, Figura 115, localizada onde é hoje a Praça da República; a Igreja Matriz, Figura 116; a Casa do Trem Bélico, Figura 117; algumas capelas; os conventos do Carmo, do Valongo, Figura 118, e São Bento; algumas casas de moradia como a de Dona Ana de Siqueira e Mendonça (mãe de Frei Gaspar) e do Capitão-mor, Francisco Xavier da Costa Aguiar.

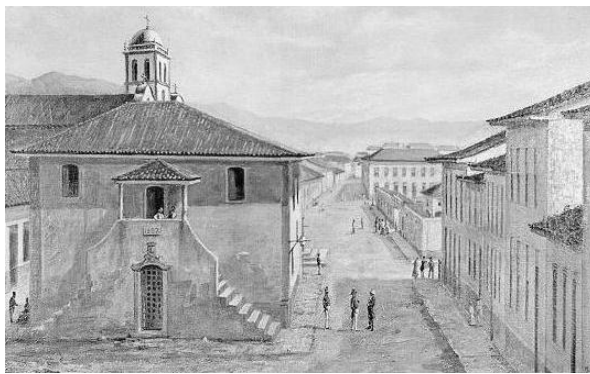


Figura 115 - Casa da Câmara e Cadeia de 1697, ainda existente na Vila de Santos do início do século XIX, em tela do pintor Benedito Calixto.  
Fonte: [www.novomilenio.inf.br](http://www.novomilenio.inf.br)

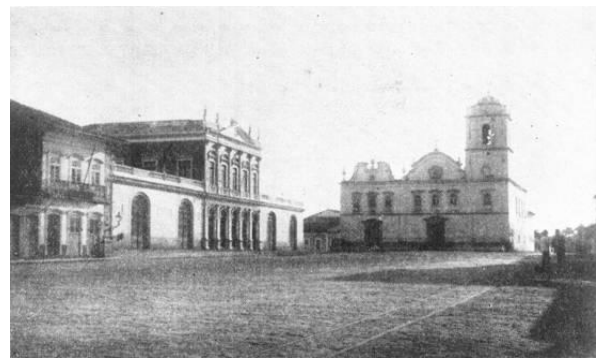


Figura 116 - A Igreja Matriz de Santos, demolida a 6 de janeiro de 1908. Construída em 1734.  
Fonte: [www.novomilenio.inf.br](http://www.novomilenio.inf.br)

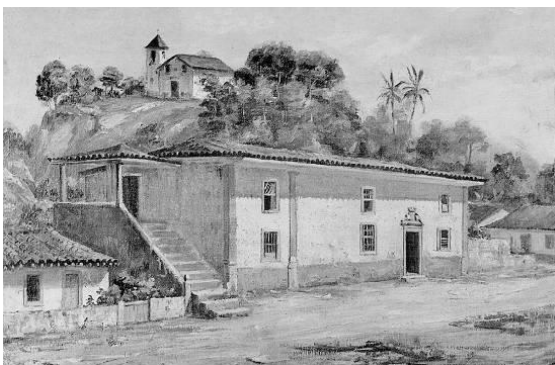


Figura 117 - A Casa do Trem Bélico e, ao fundo o outeiro e a Capela de Santa Catarina, em quadro de Benedito Calixto. Construído em 1712.  
Fonte: [www.vivasantos.com.br](http://www.vivasantos.com.br)



Figura 118 - Igreja do Convento de Santo Antônio do Valongo (em 1840, ao completar o seu segundo centenário).  
Fonte: [www.novomilenio.inf.br](http://www.novomilenio.inf.br)

Neste período a Vila de Santos era composta por dois núcleos interligados por uma única via. De acordo com Santos (2008a), a vila ia do núcleo da povoação do Outeiro de Santa Catarina ao outro núcleo de ocupação representado pela Igreja do Valongo, na direção aos morros o adensamento não ultrapassava a Rua do Rosário (atual João Pessoa) junto ao morro do Monte Serrat. Entre esses dois

núcleos de ocupação da Vila se formou uma via que logo se tornou a principal do núcleo urbano. Essa via, chamada antigamente de Rua Direita, seguia paralelamente ao porto e foi a mais importante da Vila até ao século XX, Figura 119.

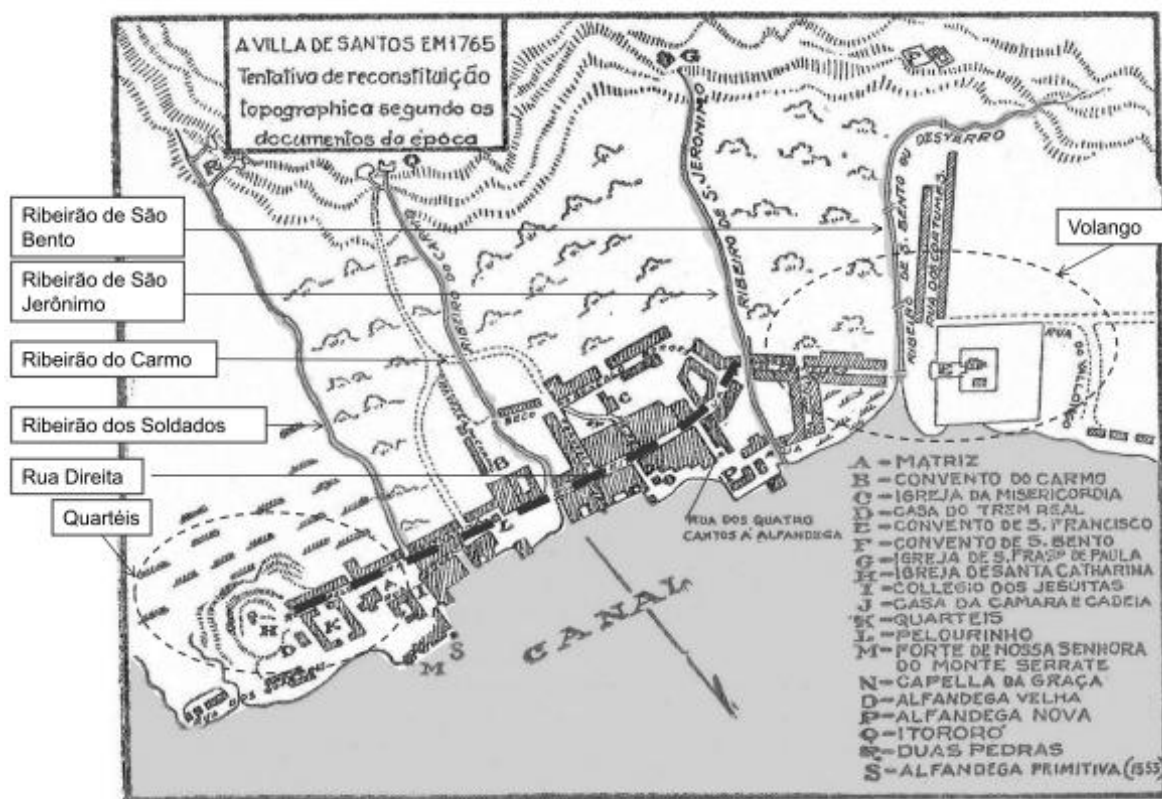


Figura 119 - Vila de Santos, 1765- Benedito Calixto ( anexo 7). Núcleo inicial de ocupação, nela identificamos os Quartéis e Valongo.  
Fonte: [www.novomilenio.inf.br](http://www.novomilenio.inf.br)

Segundo Andrade Andrade (1989) a distribuição dos usos e funções do espaço físico da Vila de Santos, processou-se do seguinte modo:

“A cidade nunca tivera grandes problemas com espaço. Dois núcleos constituíram a vila. No núcleo de Santa Catarina, mais antigo, predominavam funções militares – Quartéis, Casa do Trem, Forte de Nossa Senhora do Monte Serrat ou da Vila – e administrativas – Casa de Câmara e Cadeia, Alfândega. No segundo núcleo, o do Valongo, mais recente, predominavam funções comerciais, devido à sua maior proximidade para os que vinham de São Paulo pelo Porto Geral do Cubatão”.

Neste contexto, concordando com o autor anterior, Souza (2006), afirma que até ao século XVIII a cidade limitava-se a dois núcleos: Valongo a oeste e Quartéis (área do outeiro de Santa Catarina) a leste, ligados pela antiga Rua Direita, atual Rua XV de Novembro.

Uma imagem, de autor anónimo, mostra e descreve a vila de Santos em meados do século XVIII. Retrata "a cidade dividida em quatro seções - 1; 2; 3; 4 - no momento em que retoma seu desenvolvimento, com o impulso da exportação do açúcar (novo milénio). O casario e os edifícios principais estão bem representados, Figura 120, estendendo-se da pequena Igreja de Santa Catarina, à esquerda, até o convento de Santo António, à direita" (conforme descrição de Rodrigo Cavalcante).

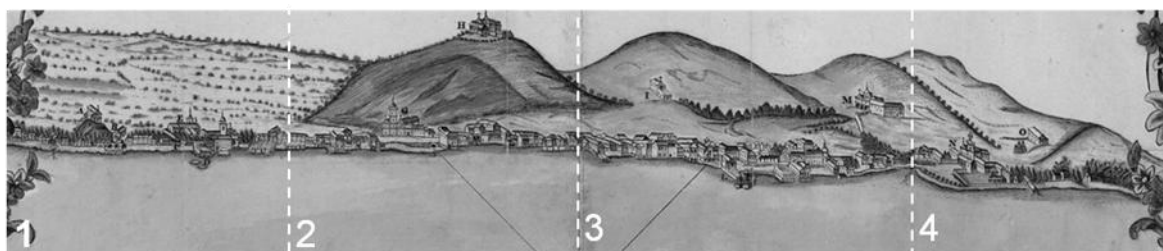


Figura 120 - Visão Gera da Vila de Santos.  
Fonte: [www.novomilenio.inf.br](http://www.novomilenio.inf.br)

A seguir são mostrados detalhes da figura anterior, de acordo com as quatro seções definidas, para uma maior compreensão da distribuição dos edifícios.

A seção 1, correspondente à Figura 121, mostra a capela de Santa Catarina (A), Casa do Trem (B), Hospital (C), Forte da Vila (D), Igreja Matriz (E) e o Colégio dos Jesuítas (F).



Figura 121 - Seção 1, vista geral do detalhe da Vila de Santos.  
Fonte: [www.novomilenio.inf.br](http://www.novomilenio.inf.br)

Na sequência, da direita para a esquerda, a seção 2, Figura 122, mostra, o Convento do Carmo (G).



Figura 122 - Seção 2, vista geral do detalhe da Vila de Santos.  
Fonte: [www.novomilenio.inf.br](http://www.novomilenio.inf.br)

Prosseguindo para a direita, na Figura 123, temos a Igreja de São Francisco de Paula (I), o cais da Alfândega (L) - na direção da atual Rua Frei Gaspar, que já teve por isso o nome de Rua da Alfândega - e o Mosteiro de São Bento (M).





Figura 123 - Seção 3, vista geral do detalhe da Vila de Santos  
 Fonte: [www.novomilenio.inf.br](http://www.novomilenio.inf.br)

Por fim, na extrema direita da planta, a Igreja de Santo António do Valongo (N) e uma chácara (O), Figura 124.

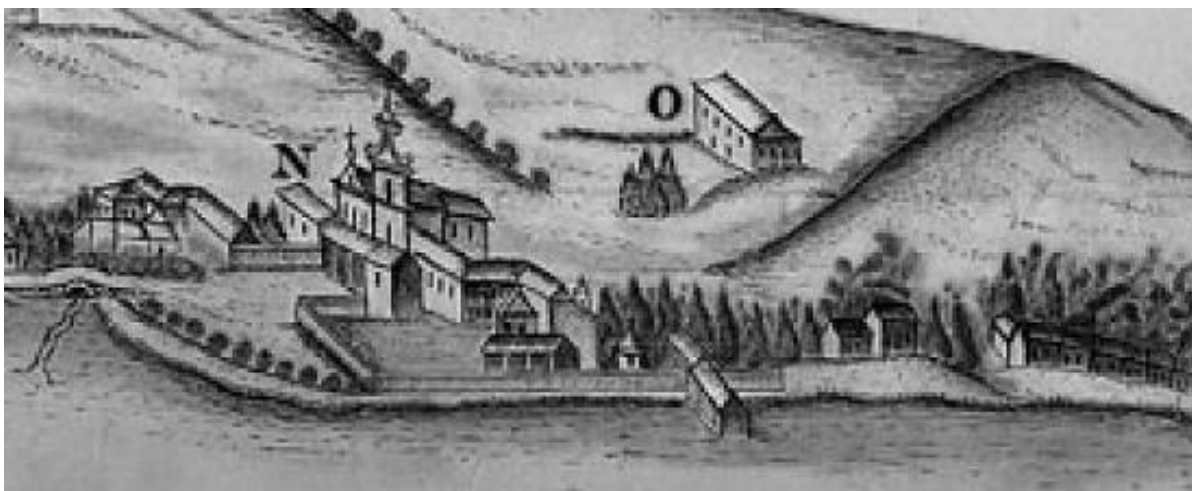


Figura 124 - Seção 4, vista geral do detalhe da Vila de Santos.  
 Fonte: [www.novomilenio.inf.br](http://www.novomilenio.inf.br)

Com base nesta ilustração se percebe a relação do núcleo inicial com a frente aquática (vetor de desenvolvimento), bem como a existência dos quatro ribeiros que cortavam a cidade.

A Vila de Santos crescia em ritmo lento de forma linear ao longo do rio (canal).

Segundo Sousa (1922), o estado e o movimento da população, desde 1765 até ao penúltimo ano do século XVIII, é apresentado no Quadro 1.

Anos	Estado da população		
	Livres	Escravos	
<b>1765</b>	--	--	<b>1623</b>
1766	--	--	2614
1772	--	--	2081
1775	1929	1339	3268
1776	2024	1578	3602
1777	1926	1601	3527
1779	1853	1407	3260
1781	1929	1339	3268
1789	1740	1379	3119
1790	1701	1444	3145
1793	1882	1392	3274
1794	1971	1609	3580
1795	1883	1600	3483
1796	1859	1450	3309
1797	1756	1434	3190
1798	1907	1463	3370
1799	1919	1453	

Quadro 1 - Estatística referente a população da Vila de Santos.  
Fonte: Sousa (1922).

O autor ainda afirma que neste período de 34 anos, a população conservou-se quase estacionária, não sendo realmente apreciáveis as oscilações, os altos e baixos manifestados em certas épocas.

A vila era composta por poucas ruas, sendo a Rua Direita (dos Quatro Cantos à Ponte do Carmo), Rua de São Francisco (da ponte aos Quatro Cantos), Beco da Alfândega Velha, Rua da Misericórdia, Rua da Praia, Travessa da Banca do Peixe (da Rua Direita ao Porto, junto a Alfândega velha), Beco de Maria Francisca (da Rua Direita ao campo, oposta à Travessa da Banca do Peixe), Beco de Gonçalo Borges, Travessa do Parto (cortando a Rua Direita até ao canto do Itororó), Rua Pequena (do Pelourinho até a Matriz e daí até ao Outeiro), Rua do Hospital (do antigo hospital até o fim dos Quartéis), Rua do Cortume (do caminho para a Fonte de São Jerônimo até o Valongo), Travessa do Carmo (atrás do Carmo) e Rua do Valongo (da Rua do Cortume ao Estuário). Havia nomes para outros locais na área urbana, mas estes eram os principais. Cortando a vila havia quatro cursos d'água que nasciam nas encostas dos morros, atravessavam a área rural e desaguavam no porto. Esses "ribeiros", cujas fontes forneciam água para a Vila, não impediam o seu crescimento e a sequência das ruas, Figura 125.

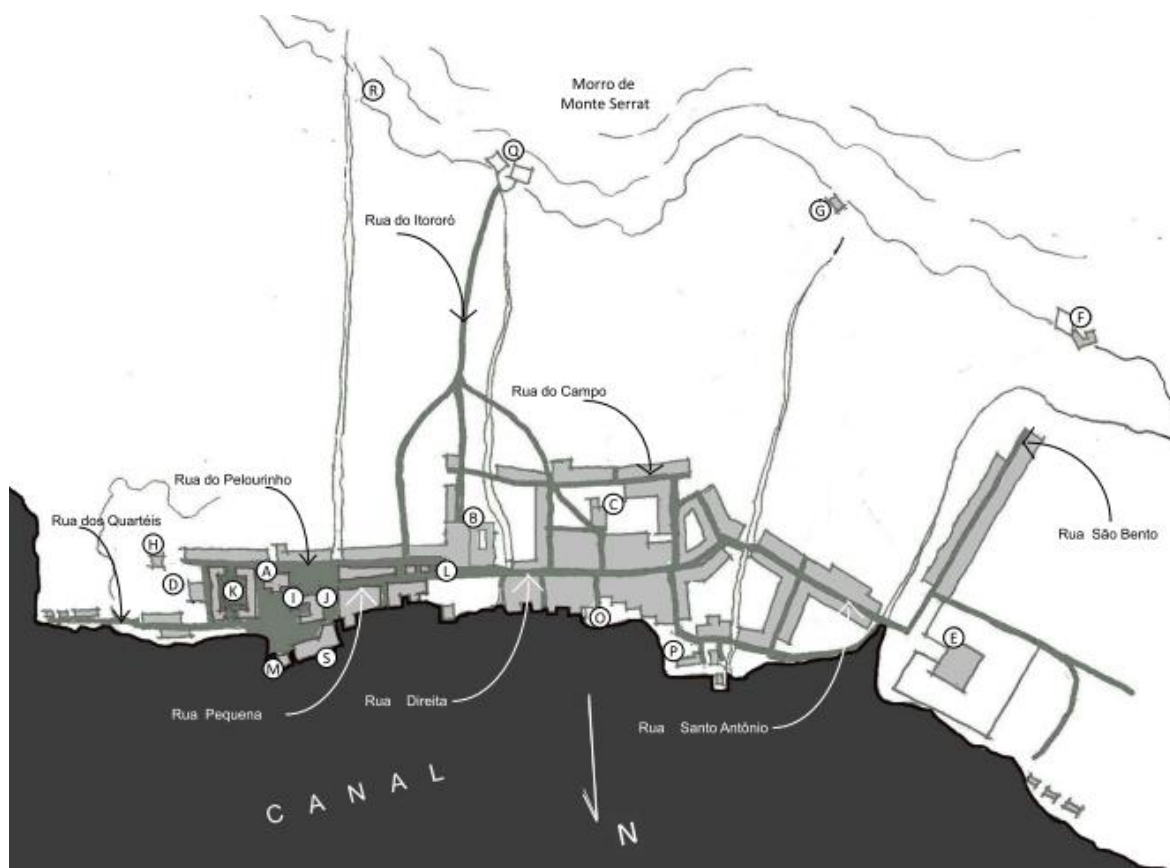


Figura 125 - Croqui esquemático tendo como base o mapa da Vila de Santos em 1765 – Benedito Calixto (anexo 7).

Fonte: arquivo do autor.

### Principais monumentos da época.

A- Matriz	K - Quarteis
B - Convento do Carmo	L - Pelourinho
C- Igreja da Misericórdia	M - Forte de Nossa Senhora do Monte Serrat
D - Casa do Trem Real	N - Capela da Graça
E - Convento de São Francisco	O - Alfândega Velha
F - Convento de São Bento	P - Alfândega Nova
G - Igreja de São Francisco de Paulo	Q - Itororó
H - Igreja de Santa Catarina	R - Duas Pedras
I - Colégio dos Jesuítas	S - Alfândega Primitiva
J - Casa da Câmara e Cadeia	

A Santos colonial de fins do século XVIII pouco se desenvolveu desde a sua constituição como Vila, não ultrapassando os limites da atual área central, vivendo apagadamente os séculos coloniais (Mello, 2008). Vários fatores contribuíram para seu pouco desenvolvimento nesse período: além dos fatores de ordem física - era um sítio acanhado, quase todo em planície encharcada, que abrigava três ribeirões que a cortavam no sentido norte/sul, dificultando ainda mais o aproveitamento do solo disponível - (Mello, 2008).

Em 1822, a então Vila de Santos possuía uma população de 4.781 habitantes, comparando com a de 1765, se percebe que em 57 anos o seu aumento foi de 3.158 habitantes, Figura 126.

Fazendo uma comparação entre os mapas do ano de 1765 e 1822, podemos notar que a Vila continua com o mesmo traçado, porém com alguns acréscimos, como o Largo do Rosário, que por ser início do Caminho do Mar rumo a São Paulo, tornou-se a principal entrada da cidade. Também ensaiava seu início a Rua Nova (depois Áurea, atual General Câmara), paralela à via principal, com o estabelecimento das primeiras moradias (vivasantos.com.br).

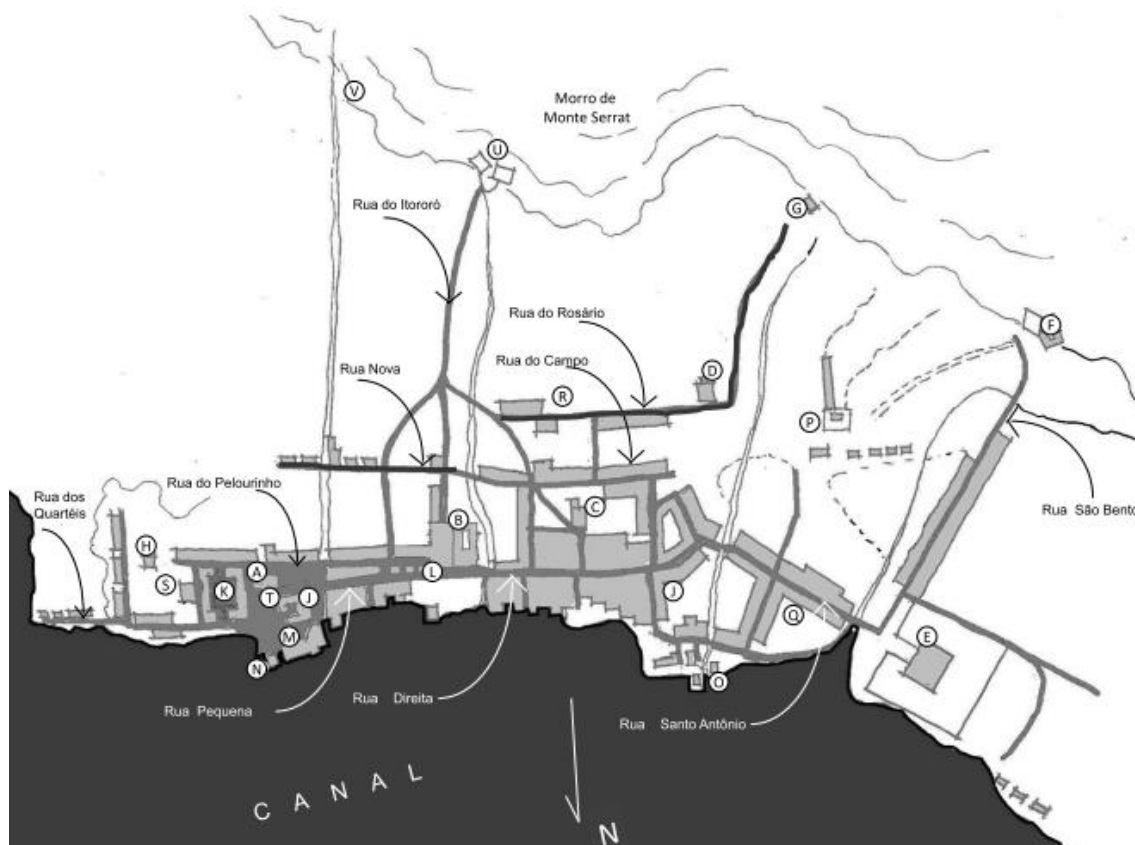


Figura 126 - Croqui esquemático tendo como base o Planta da Vila de Santos em 1822 – (anexo 8).  
Fonte: arquivo do autor.

#### Principais monumentos da época.

A - Matriz	L - Pelourinho
B - Convento do Carmo	M - Alfândega
C - Igreja da Misericórdia	N - Forte de Nossa Senhora do Monte Serrat
D - Igreja do Rosário	O - Capela do Carvalho ( Capela de Jesus Maria)
E - Convento de São Francisco	P - Chácara de António José Viana
F - Convento de São Bento	Q - Capela da Graça
G - Igreja de São Francisco de Paulo	R - Cubatãozinho - Rua do Rosário
H - Igreja de Santa Catarina	S - Casa do Trem Real
I - Residência dos Governadores	T - Hospital Militar
J - Casa da Câmara e Cadeia	U - Itororó
K - Quartéis	V- Duas Pedras

Para melhor compreensão do aspeto urbano de Santos, Figura 127, mostra a Vila em 1822 segundo a conceção de Calixto, onde se vê a área do Valongo e a foz do São Bento, com o Convento de São Francisco à direita e a Capela de Jesus, Maria e José à esquerda.





Figura 127 - Afresco de Benedito Calixto retratando Santos em 1822.  
Fonte: [www.vivasantos.com.br](http://www.vivasantos.com.br).

Nos estudos de Mello (2008), a autora aponta algumas informações indicam do que vivia a população santista que, ainda em 1836, se concentrava na mesma área ocupada desde há 300 anos:

A prestação de serviços ocupava a maioria da população que declarou viver de suas agências, isto é, de pequenos negócios. Havia muitas vendas, tavernas (hoje chamadas de bares) e uma estalagem. A agricultura de subsistência era praticada nos largos espaços entre as moradias e nos sítios onde se cultivava cana-de-açúcar, café e arroz. Havia criação de gado. A pesca era praticada profissionalmente. O recenseamento registra, ainda, pedreiros, carpinteiros, calafates, costureiras, alfaiates, pescadores, cozinheiros, caixeiros, músicos, um ourives, um doutor em leis. Os militares eram importantes: a Guarnição da Praça de Santos compunha-se de um Batalhão de Infantaria, cinco companhias com 502 praças e os Guardas Nacionais. Quanto à indústria, destacava-se o fabrico de aguardente, sabão, tijolo, telhas, barris e barricas, estes dois produtos ligados à exportação do açúcar. Importante era a fábrica de refinação de açúcar de Frederico Fomm, que importara da Inglaterra uma máquina a vapor. Por causa da exportação do açúcar, Santa deixa a condição de porto sucursal do Rio de Janeiro: em 1838-39, a exportação do açúcar foi 478.942 arrobas e 28 libras. Ia para o Chile, países da Prata, para Portugal, Espanha, África, Estados Unidos. Embora a tendência fosse o crescimento da exportação cafeeira, nessa época Santos era ainda o porto do açúcar. Grande parte da população era escrava, muitos de origem africana. Não possuir escravos era sinal de grande pobreza.

A Vila de Santos é elevada à categoria de cidade em 1839 quando o núcleo urbano já apresentava uma população em firme expansão, com o porto se transformando em porto internacional, a economia paulista em revitalização pela exportação do açúcar e importantes edificações sendo construídas como a nova Cadeia que abrigaria também a Câmara e o Júri e o novo hospital da Irmandade da Santa Casa de Misericórdia, no sopé do Monte Serrat (Santos, 2008a).

De acordo com Mello (2008), Santos no decênio de 1860 conservava ainda todo o seu antigo aspecto colonial. A Figura 128, datada de 1865, com o casario em primeiro plano, destaca-se a

paisagem colonial, um modesto porto, trapiches de madeira e caminhos simples ocupando o território santista.



Figura 128 - Santos em 1865, com destaque para o casario colonial.  
Fonte: Mello (2008).

Percebe-se, através das observações de alguns autores que Santos não acompanhava o desenvolvimento que acontecia em outras cidades brasileiras, como descreve Carvalho (1944) citado por Mello (2008):

A paisagem colonial de Santos não apresentava no seu conjunto o esplendor de outras cidades coloniais brasileiras; a maioria de suas edificações era sóbria e sem nenhum tipo de luxo. Suas ruas eram abertas acompanhando a topografia do território, daí seu traçado irregular, na maioria estreita, mal niveladas e sem sarjetas para o escoamento das águas pluviais, o que causava constantes inundações.

Neste sentido Lanna (1996) entende que até ao começo do século XX, Santos pouco tinha mudado, pois mantinha ainda todo o seu antigo aspeto colonial, com ruas estreitas e tortuosas, sobrados acanhados, casas baixas e de largos beirais.

Durante 300 anos Santos foi uma vila colonial apresentando a mesma configuração da maioria das vilas e cidades fundadas pelos portugueses no Brasil, ou seja, “que cuidou menos em construir”, planejar ou plantar alicerces, do que em feitorizar uma riqueza fácil e quase ao alcance da mão (Holanda, 1982).

#### 4.3.1.2 . A ferrovia – primeiro passo para a transformação urbana

Com a expansão do cultivo do café várias riquezas vieram juntas em consequência desse comércio o que levou o país passar por um notável impulso de progresso como também de transformação social, as cidades que fizeram parte desse processo de exportação sofreram grandes transformações. Para Santos (2008a), suas funções seriam redefinidas e seus espaços internos redistribuídos.

A transformação advinda da expansão da economia cafeeira iria alterar a lógica urbana da cidade, tendo seus espaços reorganizados.

Para Gambetta (1984): “As tradicionais atribuições administrativas, militares, comerciais, e religiosas dos centros urbanos se ampliavam. Simultaneamente, novos setores apareciam: transportes, bancos, comércio exportador, ferrovias, indústrias e empresas de serviços públicos” .

Maziviero (2009), afirma que a transformação na estrutura da cidade foi proporcionada pelo desenvolvimento da economia cafeeira do Oeste Paulista que culminou com a construção da ferrovia São Paulo Railway, inaugurada em 1867, ligando as zonas produtoras de café e a capital paulista ao litoral. A Figura 129, mostra a mapa de Santos em 1878, uma década após a construção da Railway.

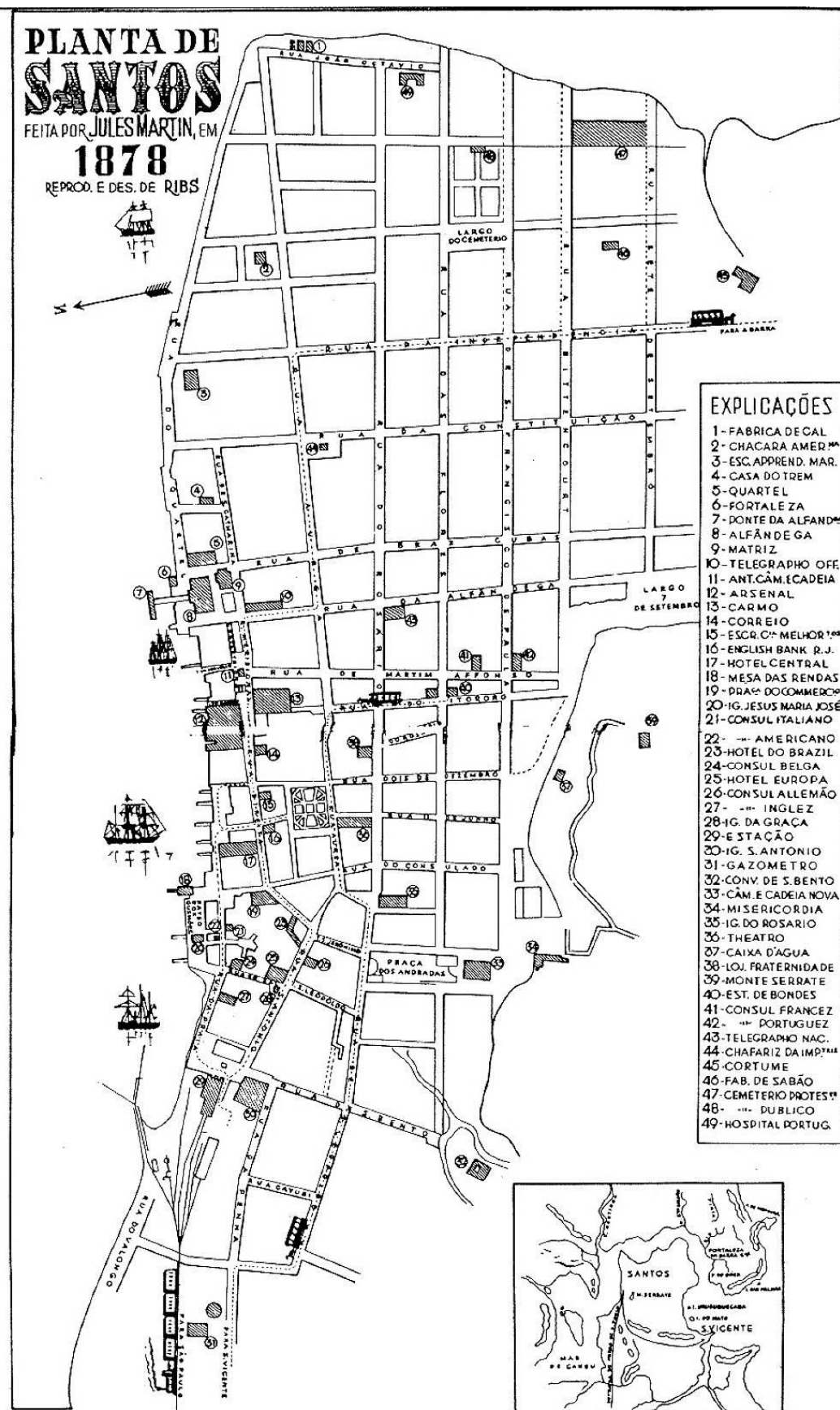


Figura 129 - Feita por Jules Martin e reproduzida em bico-de-pena pelo desenhista santista Lauro Ribeiro de Souza, tinha o objetivo de divulgação turística, mas com o tempo se tornou também um documento de interesse histórico.

Fonte: [www.novomilenio.inf.br](http://www.novomilenio.inf.br)

Embora a Vila tenha sido promovida a cidade no fim do período Regencial, Santos em meados do século XIX não tivera ainda as condições necessárias para exercer a função de porto e, por isso, também não desenvolvera um verdadeiro centro urbano; a vocação urbana de Santos se desenvolveria, conforme ressaltou Petrone (1965), à medida que sua função portuária tivesse os requisitos necessários para se desenvolver.

A autora ainda entende que esses requisitos somente começaram a aparecer na segunda metade do século XIX, quando o café suplantou o açúcar como principal riqueza de exportação, de tal forma que o porto de Santos, anteriormente modesto exportador de açúcar, acabou se definindo como o porto do café, e o caminho do mar como o caminho do café.

Na segunda metade do século XIX ocorre o primeiro investimento em infraestrutura com a implantação da ferrovia São Paulo Railway, em 1867, ligando Jundiaí a Santos e, com isso, agilizando o transporte dos produtos (Souza, 2006).

Segundo afirma Petrone (1965), a Santos/Jundiaí representou uma nova era para o porto de Santos e para a expansão da lavoura cafeeira, já a mais importante riqueza paulista. Esse foi o momento de reafirmação do verdadeiro “binômio São Paulo/Santos”.

Para Lanna (1996), a rapidez e agilidade decorrentes das ferrovias possibilitaram, sobretudo, um incremento das atividades econômicas, e nesse momento, a expansão cafeeira.

Concordando com Lanna (1996), Mello (2008) afirma que a inauguração da era ferroviária representou o primeiro passo para transformar Santos numa das mais importantes cidades do país. Esse foi o primeiro passo para a remodelação urbana que se estabeleceria no Centro Velho: ao redor da estação apareceram novos lugares de convivência: os quiosques ali instalados eram ponto de encontro da população; criou-se novas possibilidades de emprego para a própria população, atraindo mão-de-obra de fora da cidade.

Neste sentido, Ramos (2004) comenta que inauguração da ferrovia foi importante para as futuras mudanças urbanas, intensificando a relação da cidade com a produção agrícola no interior do estado, permitiu-se que Santos criasse condições para o desenvolvimento das atividades de serviços e comércio, sobretudo ligadas à produção do café. A partir de então, as transformações da cidade passaram a ser retratadas como, por exemplo, nas telas de Benedito Calixto, Figura 130.



Figura 130 – Santos retratada por Benedito Calixto no final do século XIX.  
Fonte: Fundação Arquivo e Memória de Santos.

Para Santos (2008a), a estação de trem, localizada no Valongo, Foto 70, redefiniu a região tornando-a uma área de habitação de trabalhadores vinculados aos serviços portuários como doqueiros, estivadores, carroceiros, ferroviários e ensacadores de café. Destaca ainda que ligando Santos ao interior paulista, a estrada de ferro ultrapassava a Serra do Mar em pouco mais de quatro horas, suplantando definitivamente os outros dois portos paulistas da época, Ubatuba e São Sebastião, mais o porto do Rio de Janeiro.



Foto 70 - A Estação São Paulo Railway, no Valongo, por volta de 1905. Carroças aguardam a chegada do trem com a carga de café para transportá-la aos armazéns.  
Fonte: [www.vivasantos.com.br](http://www.vivasantos.com.br)

Segundo Mello (2008), a associação da ferrovia com a zona portuária definiu essa área como essencialmente comercial e de moradia desses inúmeros trabalhadores que vinham para Santos em busca de melhores condições de vida, alterando o tecido urbano. Observa que, em decorrência desses movimentos houve na cidade nessa época uma superposição de funções e coexistência nos mesmos espaços de grupos sociais distintos, algo incompatível com a concepção burguesa de vida na cidade, Foto 71.



Foto 71 - Vista da cidade no início do século XX. A região do Valongo começa a ser ocupada por grandes armazéns e a população mais abastada muda para a Vila Nova e Paquetá.  
Fonte: Mello (2008).

A associação desses fatores fez com que as classes mais abastadas viessem a ocupar os bairros adjacentes ao centro, como Vila Nova e Paquetá, num movimento caracterizado como fuga do grande centro (Mello, 2007).

Neste momento, percebe-se que o predomínio do uso comercial na área central provoca o deslocamento da população de classes mais abastadas que ali residiam, para os bairros circunvizinhos ao centro, como mostra a Figura 131.

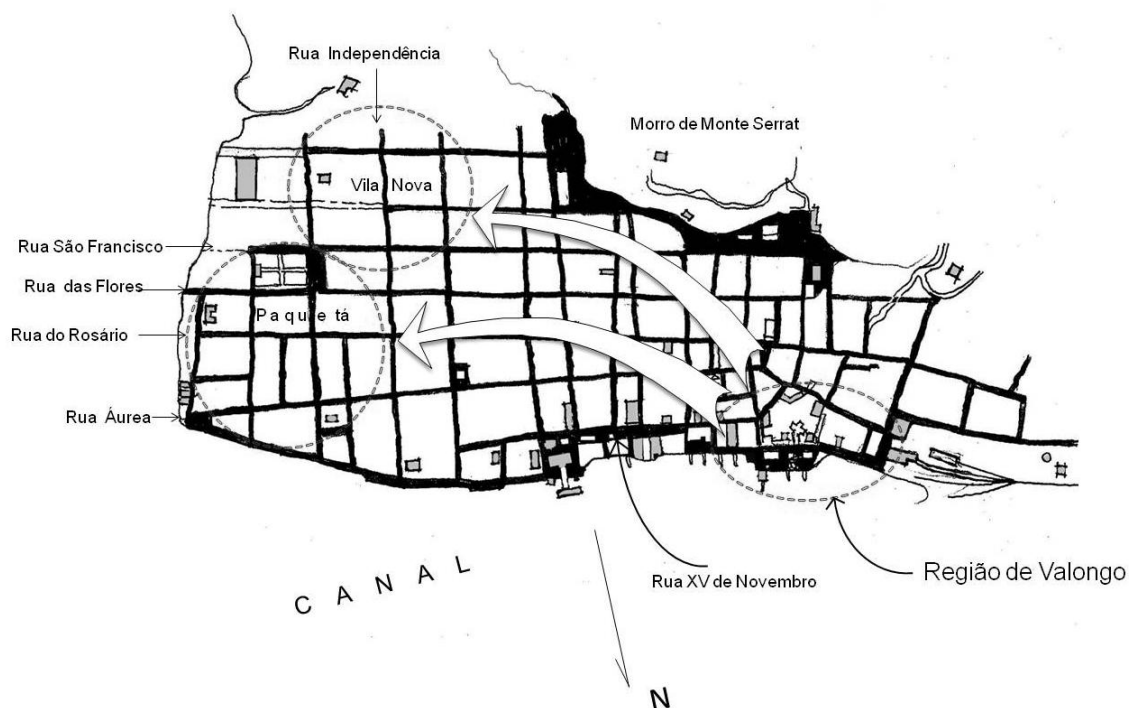


Figura 131 - Croqui esquemático mostrando o deslocamento da população para novos bairros. A figura tem como base a Planta da Vila de Santos em 1878 - Jules Martin (anexo 9).  
Fonte: arquivo do autor.

Apesar das vantagens trazidas pela a estação de trem, o porto ainda era muito deficitário e não atendia de forma plena as atividades de embarque das mercadorias, considerando que o equipamento portuário era composto com trapiche.

De acordo com Honorato (1996), após vários estudos, o governo imperial abriu concorrência para a construção do porto em 1886. O vencedor foi o grupo capitalista denominado Empresa Melhoramentos do Porto de Santos, sob a razão social Gaffrée Guinle e Cia. Em troca da construção do cais, a Empresa receberia o usufruto dele por 39 anos. Em 1890, após ter-se transformado numa sociedade anônima, a Cia. Docas de Santos teve a concessão aumentada para 90 anos.

Em 1892, foi inaugurado o primeiro trecho do cais, Foto 72. Sua primeira extensão ia da Rua Brás Cubas ao extremo da ponte da São Paulo Railway, no Valongo. Contudo, as obras se arrastariam com lentidão até 1909, quando se completaram os 4.720 metros projetados. No Centro, vários riachos foram canalizados e áreas alagadiças foram aterradas pela Cia. Docas de Santos eliminando-se, assim, um dos principais focos de proliferação dos mosquitos transmissores da febre-amarela (Gambeta, 1984).



Foto 72 - Construção da muralha do porto de Santos, final do século XIX.  
Fonte: Fundação Arquivo e Memória de Santos.

#### 4.3.1.3. Modificação no uso do solo urbano – Bairro de Valongo

Desde seu nascimento, Santos viveu em função de seu porto e a partir da década de 1830 o porto de Santos adquire importância comercial cada vez mais importante. Em 1826, entraram 24 navios estrangeiros e 109 nacionais no porto. Em 1835, esses números passaram para 45 navios estrangeiros e 154 nacionais. As áreas próximas ao porto se adensavam de pessoas e construções e



começava a surgir à necessidade de aparelhamento e de investimentos na estrutura portuária e na sua área urbana (Santos, 2008a).

Aos poucos, a urbanização crescia em direção ao norte, Figura 132. De acordo com Souza, (2006), até 1822 a área urbanizada avançava na direção norte/sul, em direção à encosta dos morros. O crescimento da Vila de Santos refletia o desenvolvimento da Província de São Paulo. Ele foi potencializado pela abertura da Calçada de Lorena, em 1791 e pelo aterro da ligação Santos/Cubatão, em 1827 (Souza, 2006).

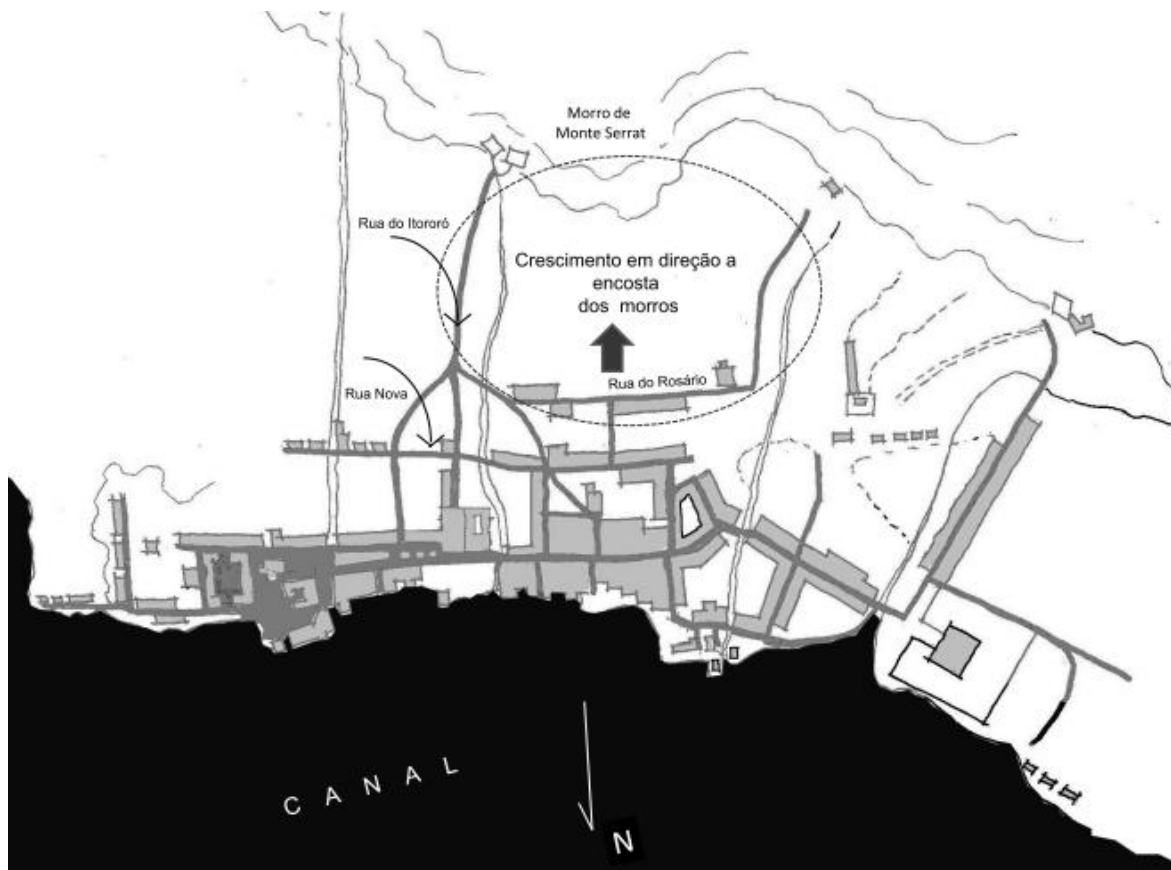


Figura 132 - Croqui esquemático mostrando o crescimento de Santos. A figura tem como base a planta da Vila de Santos em 1822 - (anexo 8).

Fonte: arquivo do autor.

No entanto, de acordo com Souza (2006), até 1850 a cidade se desenvolve para o lado dos Quartéis (Outeiro de Santa Catarina), Figura 133, iniciando a transposição do centro rumo à área do Paquetá<sup>15</sup>. Este vetor de crescimento a leste será consolidado nas duas décadas seguintes. Nesse período, a parte mais rica da cidade ainda se concentrava na região do Valongo – área de maior movimentação comercial, local dos melhores hotéis, armazéns e residência das pessoas mais importantes da cidade.

<sup>15</sup> Em virtude da lei de 1851 proibindo o sepultamento nas igrejas, é criado o cemitério do Paquetá, acelerando a ocupação rumo a essa região da cidade.

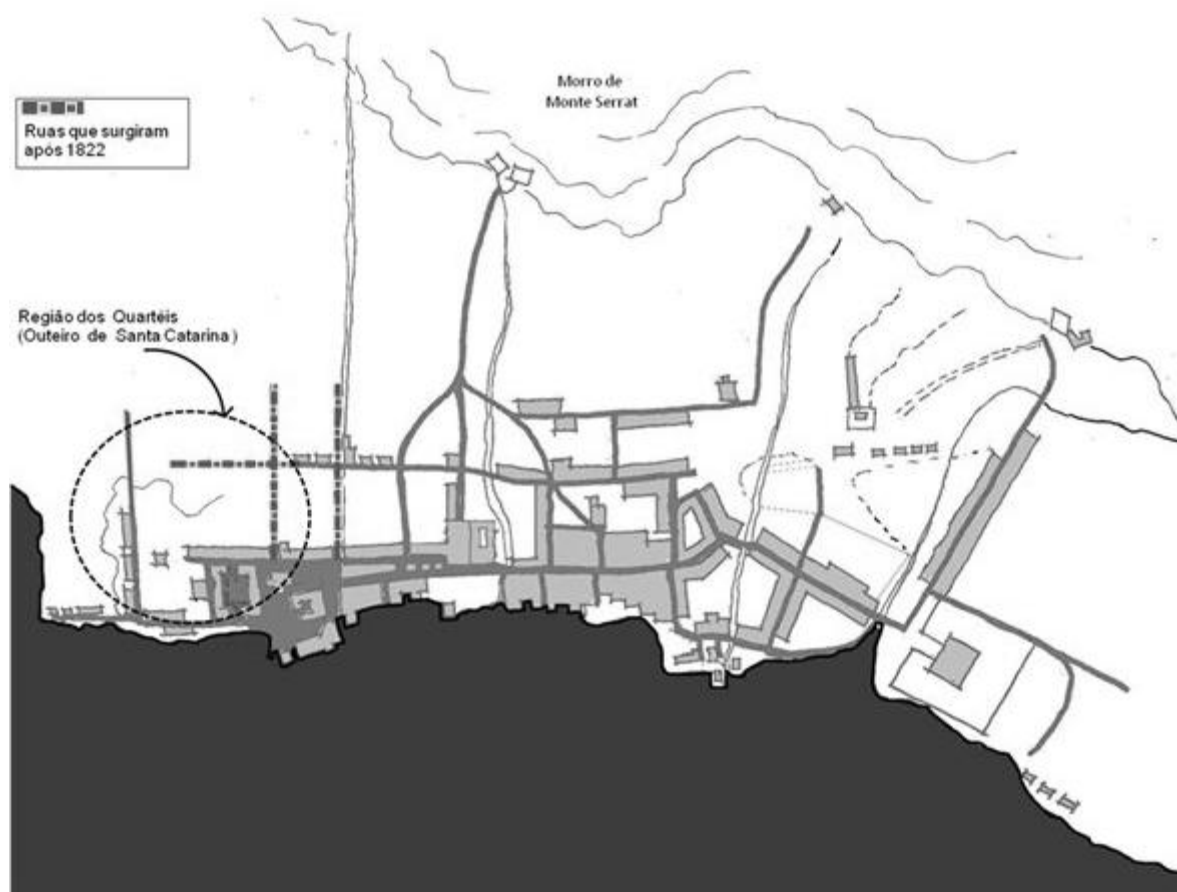


Figura 133- Croqui esquemático mostrando a transposição do centro rumo a Paquetá. A figura tem como base a Planta da Vila de Santos em 1822 - (anexo 8).  
 Fonte: arquivo do autor

Com o crescimento da Vila, torna-se necessário a implantação de infraestrutura para o escoamento da produção cafeeira, e isto levará à reformulação da área do Valongo, onde será demolido o Convento de Santo Antônio para a instalação da Estação Ferroviária (Souza, 2006).

Deste modo, com o movimento proporcionado pela ferrovia e pela demanda de novas áreas portuárias, o arruamento da cidade se estendeu a leste até o Paquetá, desenvolvendo uma malha ortogonal mais regular: a planta em xadrez, os largos em frente aos edifícios principais, as fontes monumentais e as normas de circulação (Souza, 2006).

Com o passar do tempo os moradores mais abastados começaram a deixar a região do Valongo que se popularizava e se tornava comercial para se dirigir ao novo bairro de Vila Nova. A elite da cidade começou a estabelecer residência nesta área e a levantar finos palacetes e sobrados e, no começo do século XX, este foi o bairro mais rico da cidade.

Para Santos (2008a) a estação de trem, localizada no Valongo, redefiniu a região tornando-a uma área de habitação de trabalhadores vinculados aos serviços portuários como doqueiros, estivadores, carroceiros, ferroviários e ensacadores de café. Ligando Santos ao interior paulista, a estrada de

ferro ultrapassava a Serra do Mar em pouco mais de quatro horas, suplantando definitivamente os outros dois portos paulistas da época, Ubatuba e São Sebastião, mais o porto do Rio de Janeiro.

O mesmo autor afirma que aos poucos a região do Valongo é consolidada como área comercial ligada à atividade portuária e residencial para os trabalhadores do porto, uma vez que as elites locais, residentes na região passaram, gradativamente, a ocupar novas áreas da cidade, como a Vila Nova e posteriormente os eixos de desenvolvimento em direção à orla da praia nas avenidas, Conselheiro Nébias, Foto 73 e Ana Costa, Foto 74.



Foto 73- Trecho inicial da Av. Conselheiro Nébias próximo ao cais no bairro do Paquetá por volta de 1915.

Fonte: [www.novomilenio.inf.br](http://www.novomilenio.inf.br)



Foto 74- Formação dos novos vetores de crescimento urbano que possibilitaram a ocupação total da ilha e tornaram a área central, um centro exclusivamente comercial, de serviço e de habitação aos operários do porto.

Fonte: [www.novomilenio.inf.br](http://www.novomilenio.inf.br)

Em relação à interferência da ferrovia no comportamento urbano da região de Valongo, principalmente no que diz respeito ao uso do solo, Lanna (1996) o refere:

[...] a ferrovia alterou o tecido urbano e ao associar-se com o porto definiu esta área da cidade como essencialmente comercial. Daí pra frente às elites locais foram gradativamente abandonando o Valongo e dirigindo-se para áreas novas da cidade em expansão. Esta região consolidou-se como de habitação de trabalhadores ligados ao porto e à ferrovia e aos inúmeros armazéns e depósitos instalados na região.

Para Santos (2008a) as atividades portuárias, as obras de construção do cais do porto e o crescente número de negócios tornam a cidade inadequada para a função residencial. A rua XV de Novembro (antiga Rua Direita), a Praça da República, a Praça Mauá e as ruas de ligação tornam-se centros ativos de negócios, Figura 134. As casas comissárias e as de exportação de café dominaram o comércio santista.

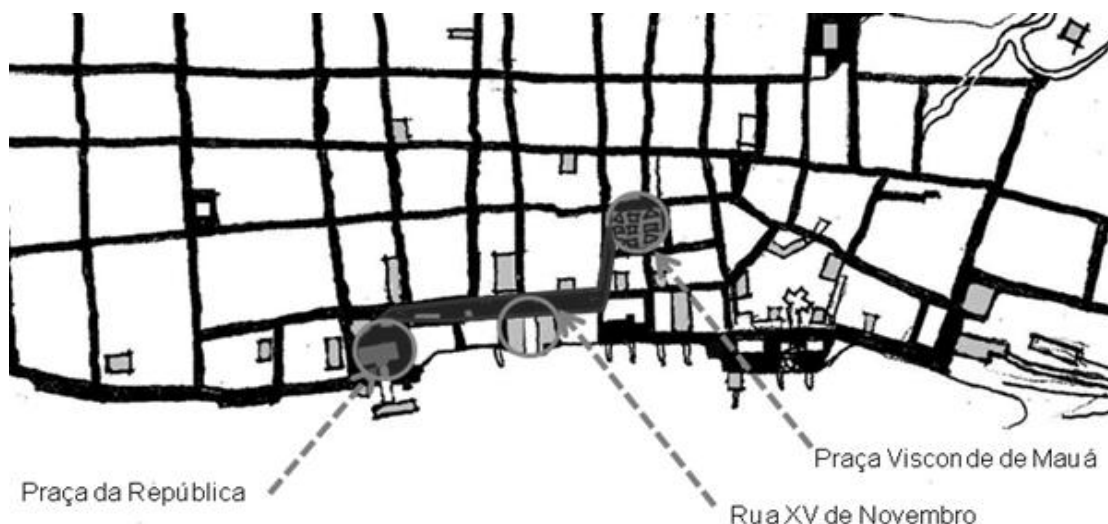


Figura 134 - Croqui esquemático, mostrando a área correspondente a concentração de atividades de negócios.

Fonte: arquivo do autor.

Dentro destas mudanças de função de residencial para negócios, Andrade (1989) comenta que como exemplo bastante importante desse tipo de transformação foi a Rua XV de Novembro, Foto 75. Esta rua, paralela ao porto e passagem obrigatória entre o bairro de Santa Catarina e o Valongo, em 1765, tinha 70 casas sendo 46 do lado esquerdo e 24 do direito. Contudo, com a vinda do café, a rua foi ganhando aspetos cada vez mais comerciais. De residencial passou a comercial, abrigando importantes instituições como a Associação Comercial de Santos, a sede da Bolsa Oficial de Corretores de Cambio e o Conselho Nacional do Café, além do escritório da Cia. Melhoramentos, o English Bank of Rio de Janeiro e os hotéis Brasil e Central.



Foto 75 - Neste postal, vê-se à direita o primeiro edifício da Associação Comercial de Santos (até 1908).

Imagem: coleção Laire Giraud.

Fonte: [www.novomilenio.inf.br](http://www.novomilenio.inf.br)

A cidade sobre adensada começa a sair do centro urbano em que viveu por mais de 300 anos e, após ultrapassar o trecho entre o Outeiro de Santa Catarina e o Valongo, começa a ocupar os bairros do Paquetá e Vila Nova para leste entre os anos de 1820 e 1880. Os locais onde pela primeira vez os limites físicos da cidade colonial serão rompidos compõem-se de ruas largas, extensas e retas, com passeios e belas praças. São as ruas São Francisco, Rosário, Amador Bueno, General Câmara e Conselheiro Nébias, Figura 135. Essa região foi inicialmente ocupada por membros das camadas mais abastadas, contudo foi rapidamente sendo ocupada por trabalhadores e donos de pequenos comércios e negócios que dependiam da proximidade com o Centro e com o cais. Apesar da resistência da Comissão Sanitária, centenas de cortiços acabaram povoando este pedaço da cidade (Lanna, 1996).



Figura 135 - Croqui esquemático destacando as largas avenidas. A figura tem como base a Planta de Santos, 1878 Jules Martin (anexo 9).

Fonte: arquivo do autor.

#### 4.3.1.4. Os cortiços e a paisagem urbana de Santos

Em Santos a pressão demográfica devido à imigração, necessária à construção das grandes obras de infraestrutura de transporte, criou condições para o surgimento dos cortiços, chalés e bairros populares.

De acordo com Mello (2008), até a última década do século XIX, a área residencial [...] era ocupada, sobretudo, pelas elites do café e “em menos de cinquenta anos mudou completamente sua paisagem”: foi invadida de forma mais acentuada no final do século XIX e início do XX por cortiços, onde proliferaram, inclusive, habitações em cocheiras e estábulos; bordéis, bem como por armazéns do café; moinhos de trigo e oficinas mecânicas, que aí também se estabeleceram. O novo crescimento urbano foi caracterizado ainda pela edificação de belas casas e palacetes junto à orla praiana e, ao mesmo tempo pela disseminação de cortiços e trechos deteriorados de áreas urbanas na região central.

Além dos cortiços, as cocheiras também representaram para as autoridades responsáveis pelo saneamento um problema a ser resolvido. Servindo ao intenso transporte de café entre a ferrovia, os armazéns e o cais, um número muito grande de cocheiras espalhava-se pela cidade. Nelas seus proprietários alojavam, “além de cavalos, burros e mulas, os carroceiros, as famílias destes ou quem os procurasse” (Gambeta, 1984).

Neste contexto, Maziviero (2009) observa que, além disso, havia outro montante de trabalhadores que vinham a Santos em busca de oportunidades de emprego e viam-se condicionados a se instalar em cômodos ou cortiços, uma vez que as moradias existentes não eram suficientes para abrigar toda a massa imigrante, Foto 76, e, além do mais, as casas disponíveis tinham preços inacessíveis. Soma-se a eles, o segmento dos recém-libertos que foram expulsos das terras dos antigos quilombos, após serem valorizadas pelo progresso urbano da cidade.



Foto 76 - Chegada dos italianos a Santos em 1875 . Foto: livro *Cem anos de colonização italiana no ABC*, de Roberto Botacini e Maria Silene, 1ª edição, 1976, Editora Combrig, Ribeirão Pires/SP.  
Fonte: [www.novomilenio.inf.br](http://www.novomilenio.inf.br)

Diante da ocupação caracterizada pela atividade comercial há um deslocamento da classe mais abastada que vivia no centro para áreas mais afastadas.

De acordo com Souza (2006), o uso habitacional de elite é gradativamente substituído pela classe operária ligada à atividade portuária, cujo crescimento populacional vertiginoso levou a concentração de domicílios em cortiços, no fim do século XIX na área central.

À medida que as elites gradativamente abandonavam o Centro e as áreas contíguas a ele, se deslocando para a região das praias, aumentava o número de cortiços naquela região toda. Originados do reaproveitamento do espaço anteriormente construído, os antigos casarões das elites do café que antes eram moradia de apenas uma família, passaram a ser habitações coletivas de dezenas de pessoas, os cortiços. Por essa razão eles se concentravam em maior número nessa área central (Mello, 2008).

Neste sentido, segundo Lanna (1996) consta no relatório anual de 1895, que tendo a classe mais favorecida se deslocado para o bairro da Vila Nova, e com as obras de remodelação urbana do princípio do século XX e implantação do Mercado Municipal na área dos Outeirinhos, o uso habitacional popular em cortiço é redirecionado para a área do Paquetá, acompanhando a implantação portuária que atinge o cais dos Outeirinhos (construção de diversos armazéns para abrigar a produção cafeeira). A autora observa que a maioria da população (dos cortiços) são trabalhadores do cais, estradas de ferro, estivadores porque a habitação é mais barata e mais perto do ponto de trabalho.

Com o crescimento do porto na área do aterro de Outeirinhos, Foto 77, a população de alta renda santista se desloca para os novos eixos de desenvolvimento urbano, viabilizados pela implantação dos canais de drenagem (plano de Saturnino de Brito <sup>16</sup>), em direção à orla da praia, principalmente ao longo das avenidas Conselheiro Nébias e Ana Costa (Souza, 2006).



Foto 77 - Área de aterro de Outeirinhos.

Fonte: [www.novomilenio.inf.br](http://www.novomilenio.inf.br)

A mudança das elites para as áreas mais nobres em direção as praias deixa ao abandono os casarões o que favorece a transformações destes em novos cortiços.

---

<sup>16</sup> Francisco Saturnino Rodrigues de Brito iniciou sua carreira profissional como engenheiro de várias ferrovias no período compreendido entre 1887 e 1893, quando passou a trabalhar com plantas cadastrais da cidade de Piracicaba e em seguida do Rio de Janeiro.

Na área de saneamento, iniciou os trabalhos na Comissão Construtora de Belo Horizonte (1894 - 1895); os estudos de melhoramentos de Vitória (1895-1896); participou da Comissão de Saneamento do Estado de São Paulo (1896-1897), organizando projetos de saneamento para Campinas, Ribeirão Preto, Limeira, Sorocaba, Amparo; elaborou o projeto de saneamento de Petrópolis (1898), de Paraíba do sul (1899), Itaocara (1900) e Campos (1901). Afastou-se por um período para escrever alguns de seus livros (1902), e retornou à ativa como fiscal por parte do governo federal junto à "Rio de Janeiro City Improvements" de 1903 a 1904.

Chamado em 1904 para a cidade de São Paulo, onde tratou dos serviços de águas da Capital, foi, no ano seguinte, iniciar sua participação nos trabalhos de saneamento de Santos, como engenheiro chefe.

Continuou com as obras de saneamento de Recife, trabalho que desenvolveu concomitantemente com o de Santos no período de 1909 a 1918, prosseguiu a convite do estado do Paraná entre 1918 e 1920, indo depois para Pelotas onde trabalhou de 1920 até falecer a 10 de março de 1929 (Ramos, 2004).

Maziviero (2009) entende que após a consolidação da elite na orla, os antigos bairros centrais e o trecho inicial da Avenida Conselheiro Nébias, onde se instalou essa população num primeiro momento, passaram a ser ocupados por trabalhadores e pequenos comerciantes, sendo os antigos casarões transformados em cortiços ou tendo alguns dos cômodos alugados a estranhos pelas famílias que passaram a ocupá-los, como foi o caso do bairro Paquetá.

No processo de desvalorização da área central, Andrade (1989) diz que: o prolongamento do cais do porto, construído pela Cia. Docas de Santos, até o Paquetá, transformou, para pior, o bairro que era a área residencial mais aprazível da cidade. Contribuiu também para a desvalorização dele a construção do cemitério do Paquetá.

No final do século XIX a cidade de Santos a população moradora de cortiços atinge números significativos. De acordo com os estudos de Fuertes<sup>17</sup>, Santos em 1893, já teria cerca de 30.000 habitantes alojados em 3.234 casas, casebres e cortiços (Gitahy, 1992).

Em 1894, os cortiços foram regulamentados através da Lei nº. 46 de 17 de outubro, proibindo sua construção e obrigando os proprietários a torná-los higiênicos. Já a Lei 58 de 03 de novembro de 1894 autorizava a construção de vilas operárias em Santos, Nunes (2005). A população desalojada acabava atirada à rua, procurando novas acomodações e novos lugares dentro da cidade. Gambeta (1984), afirma que as vilas operárias e os familistérios prometidos desde o surto de 1889 nunca chegaram a ser construídos nem pelo Estado, nem pela municipalidade. A Figura 136, mostra a evolução dos domicílios encortiçados em Santos.

---

<sup>17</sup> Engenheiro sanitário da Universidade de Cornell, nos Estados Unidos. Segundo Bernardini, “o desenho das redes infraestruturais realizado por Fuertes construiu a base da ideia do engenheiro “Saturno de Brito, dez anos depois durante a elaboração de seu plano para a cidade (Ramos, 2004).





Figura 136 - Evolução dos Domicílios Encortiçados em Santos. Cortiços existentes na cidade de Santos entre 1880 e 1889. Relatórios da Câmara Municipal de Santos: 1891/ 1893. Fonte: Lanna (1996).

#### 4.3.1.5. População, epidemia e ordenamento urbano

O rápido crescimento populacional, em virtude do início do ciclo do café, fez com que Santos passasse a ter dez vezes mais habitantes que outrora, comprometendo a estrutura urbana fixa e iniciando o processo de epidemias e insalubridade. Apesar disso, o problema da insalubridade só foi enfrentado à medida que passou a comprometer a própria reprodução do capital cafeeiro. (Souza, 2006). Traduzindo em números, de acordo com Lanna (1996), em 1854, a cidade tinha uma população de 7.855 habitantes, passando para 9.871 em 1872 e atingindo os 88.967 habitantes no ano de 1913.

Para Gitahy (1992), a partir de 1850, Santos sofre crises de epidemias periódicas (febre amarela, malária, peste oriental, peste bubônica, febre tifoide). Com a construção da Estrada de Ferro São Paulo Railway (Santos/Jundiaí), em 1867, esse problema passa a afetar também o interior do Estado, colocando em risco a própria reprodução do capital cafeeiro.

Gitahy (1992) observa que a cidade e o porto se encontravam em condições precárias de higiene e infraestrutura, e medidas tais como dragagem de lodo do canal do estuário, aterros e canalizações de rios, precisavam ser efetuadas para responder ao promissor mercado do café, estabelecendo, de tal modo, as operações de benfeitorias no porto e na cidade.

Segundo afirma Ramos (2004), todos esses trabalhos demonstram como a pressão demográfica, devido à imigração necessária à construção das grandes obras de infraestrutura de transporte, criou condições para o surgimento dos problemas urbanos que levaram à instalação da Comissão Estadual de Saneamento.

Um ofício da Comissão de Vigilância Sanitária de Santos informava em 17 de março de 1889, ao então presidente da província, que o problema dos cortiços figurava como a primeira, dentre oito causas principais das epidemias, onde se lia que “o grande número de cortiços no mais deplorável estado, quase que completamente inabitáveis” (Andrade, 1989).

Para efetuar essas operações, faz-se necessário ordenar o crescimento urbano, com propostas de urbanização para a cidade.

Esta comissão foi instaurada em 1893, subordinada ao governo estadual, enquanto a Câmara Municipal encomenda a um grupo de técnicos a Planta de Expansão da Cidade<sup>18</sup>, Figura 137 (Souza, 2006).

---

<sup>18</sup> O “Plano Geral e Ruas Novas” aprovado pela Lei 94 de 15 de março de 1897 constituía-se de uma planta elaborada pela Prefeitura, desenhada como uma malha ortogonal intercalando praças com exatamente as mesmas dimensões das quadras, sem vínculos com os limites de propriedades, ruas ou caminhos existentes, o desenho da praia ou a hidrografia (Ramos, 2004).

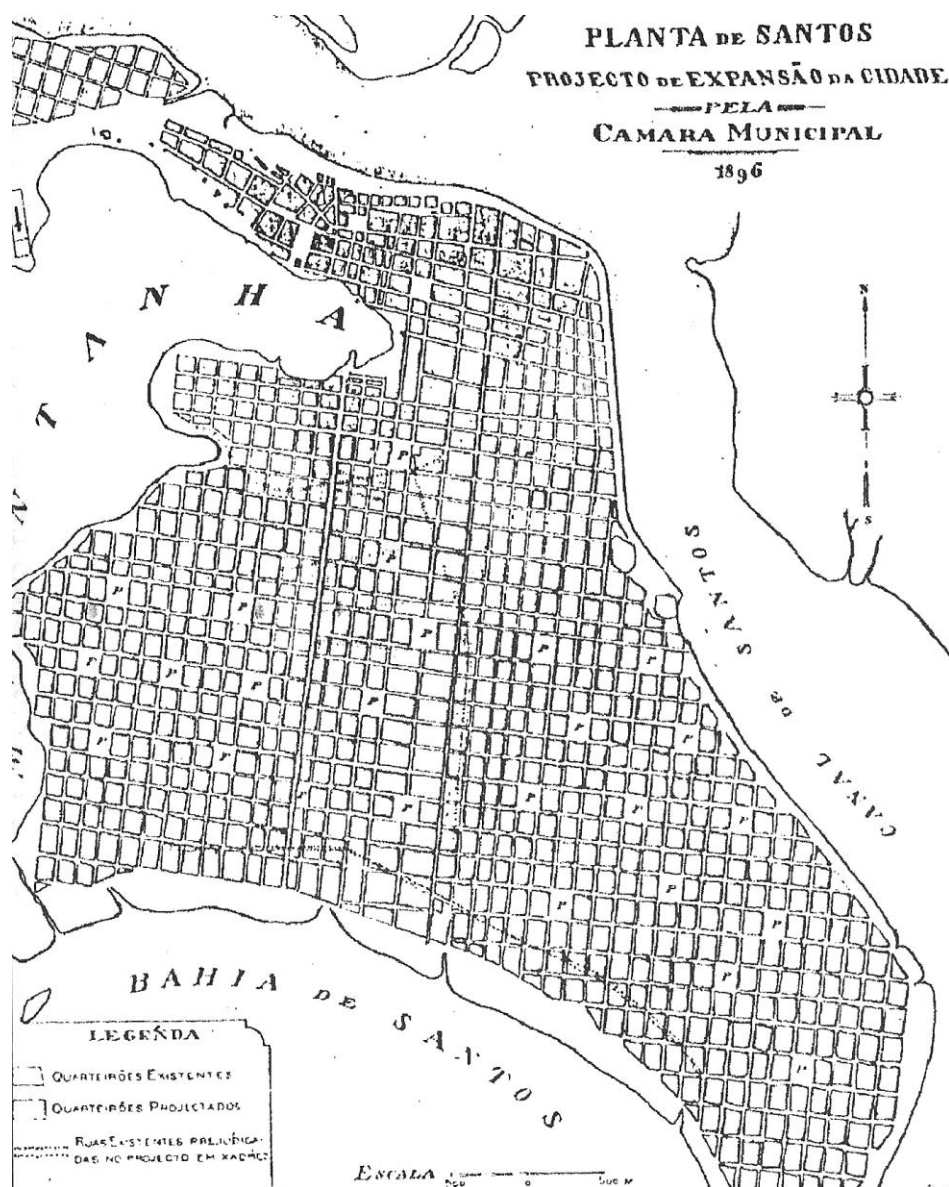


Figura 137 - Planta de expansão da cidade, realizada pela Câmara Municipal, 1893<sup>19</sup>. A expansão urbana se daria em uma malha xadrez, com algumas quadras de lazer espalhadas aleatoriamente pelo interior da ilha. Não há diferenciação entre a malha prevista para a cidade e para o porto.  
Fonte: [www.novomilenio.inf.br](http://www.novomilenio.inf.br)

De acordo com Lanna (1996) na virada do século XIX para o século XX, em Santos, o quadro de epidemias colocava em risco a chegada e a sobrevivência da mão-de-obra, exigindo do governo do Estado a encampação do processo de saneamento e higienização da cidade.

<sup>19</sup> O projeto da Câmara, de 1896, era tão medíocre que, nem mesmo durante a polêmica, ousou-se compará-lo com o plano de Saturnino. Tinha o projeto da Câmara todos os defeitos: um quadriculado monótono cobria toda a superfície ainda livre da planície santista, sem respeitar nada, nenhum acidente natural. Quadras de igual tamanho eram deixadas livres para que funcionassem como praças. Alberto Souza, defendendo o plano da Câmara - verdadeiramente execrável até para o mais radical adepto do geometrismo - escreveu, timidamente: "bem ou mal, a Câmara possuía um...". O plano era mesmo indefensável, não respeitava nada, tanto da ação do homem, quanto da Natureza. Disponível em <http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0214.htm>

Neste contexto, Santos (2011) afirma que foi nessa situação de total degradação que, em 1892, as obras da rede de esgotos da cidade foram encampadas pelo Governo do Estado através da Comissão Sanitária instalada em fevereiro de 1893.

Concomitante às primeiras reformas e melhorias urbanas implantadas no final do século XIX <sup>20</sup>, a Comissão Sanitária, no intuito de conter o foco das epidemias, recebeu carta branca para demolir os cortiços e outras sub-moradias que estivessem em condições, condenadas“, desalojar famílias e queimar seus pertences. Iniciou-se então uma implacável ação de demolição de barracos e cortiços, permeada de ações brutais, que despertaram grande revolta na população de baixa renda, à qual não se apresentava alternativa habitacional (Mello, 2008).

Para Souza (2006) essa política de saneamento e desobstrução será utilizada para construir a “imagem” da cidade moderna, com a ampliação de ruas, avenidas arborizadas, praças e lugares de circulação, a partir da primeira década do século XX.

Segundo afirma Lanna (1996) [...] a construção de novos símbolos, deslocando antigos monumentos, fazia parte desta demolição e negação do passado e da associação entre higiene e estética, marcas do pensamento urbanístico sobre a cidade.

De acordo com Maziviero (2009) a partir de 1896, o processo de extermínio dos cortiços foi intensificado e a população passou a construir seus barracos nos arrabaldes da cidade, ocupando morros como o do Fontana – local do antigo quilombo do Jabaquara, e bairros ainda não urbanizados como a Vila Mathias e o Macuco.

Em 1897, a Comissão Sanitária, foi fortalecida pelo Código de Posturas Santista que, junto com o Código Sanitário do Estado, promoveu grandes transformações nas construções e no meio urbano. A extinção dos cortiços e das coqueiras era um dos principais pontos do programa e eles foram, de forma violenta e autoritária, sendo demolidos do meio urbano entre 1896 e 1900 (Santos, 2008 ).

No final do século XIX era preciso tirar as cidades coloniais brasileiras, sobretudo as que se reanimavam com a economia cafeeira, dos limites de suas estruturas antigas em face das novas exigências económicas (Marins, 1998). Nesse sentido, cidades que estivessem na rota do capital internacional como Rio de Janeiro e o binómio Santos/São Paulo foram reformadas sanitariamente, sendo na mesma operação tanto embelezadas quanto remodeladas do ponto de vista da sua circulação viária, adquirindo assim uma nova imagem. Além de sanear as cidades tomadas pelas epidemias, o urbanismo deu a elas um padrão estético moderno e formas urbanas próprias (Santos, 2008 ).

Na viragem do século XIX para o XX, São Paulo e Santos viveram mudanças significativas nas suas estruturas urbanas, fruto da reordenação socioeconómica consolidada nesse período. Nesse sentido, Bernardin (2006) afirma que as intervenções nas duas cidades explicam-se mais pelo papel desempenhado na economia paulista frente ao capitalismo mundial e por suas particularidades históricas e geográficas do que por um modelo de cidade pré-determinado.

Maziviero (2009) destaca que no caso de Santos, os problemas sanitários que dizimavam centenas de pessoas no final do século XIX, influenciavam diretamente a economia do estado. Ao mesmo tempo em que o café se expandia necessitando de mais mão-de-obra, as epidemias em Santos eram agravadas com o aumento de imigrantes que permaneciam na cidade por alguns dias antes de se dirigirem às fazendas de destino.

---

<sup>20</sup> As primeiras reformas urbanas no velho sítio santista foram basicamente a abertura de ruas novas e o alargamento de outras, construções de praças e, particularmente, a canalização e a cobertura dos ribeiros que cortavam a cidade e que representavam um dos maiores transtornos para a vida de seus habitantes.

Segundo Nunes (2005), em 12 de agosto, foi instituída a Lei 82, que estabelecia novos parâmetros de ordem estética e higiênica a serem seguidos, para que ao longo das avenidas Ana Costa e Conselheiro Nébias – que ligavam o centro à praia surgisse uma nova e moderna cidade.

#### 4.3.1.6 . O processo de demolição e a reurbanização do centro

A partir de 1904 o Centro passa por profundas transformações com a reurbanização de diversas áreas.

Cabe destacar o processo de demolição foi uma das ações que caracterizou especial mudança para o Centro de Santos. Segundo Lanna (1996), no processo de formação das cidades modernas, as demolições foram consideradas um fator de progresso, de desenvolvimento urbano, de “imperiosidade técnica” e, qualquer grupo político que ousasse se declarar contra tal recurso estaria, indubitavelmente, associado à ideia de atraso.

De acordo com Mello (2008) as demolições se iniciaram já em 1869, começando pelo local de fundação da cidade: o Outeiro de Santa Catarina. A justificativa era a transformação do Beco Santa Catarina em rua, ligando-o com a Rua da Constituição devido a uma suposta necessidade de tráfego, mas esse não era e nem se transformou em lugar de tráfego intenso, Figura 138.

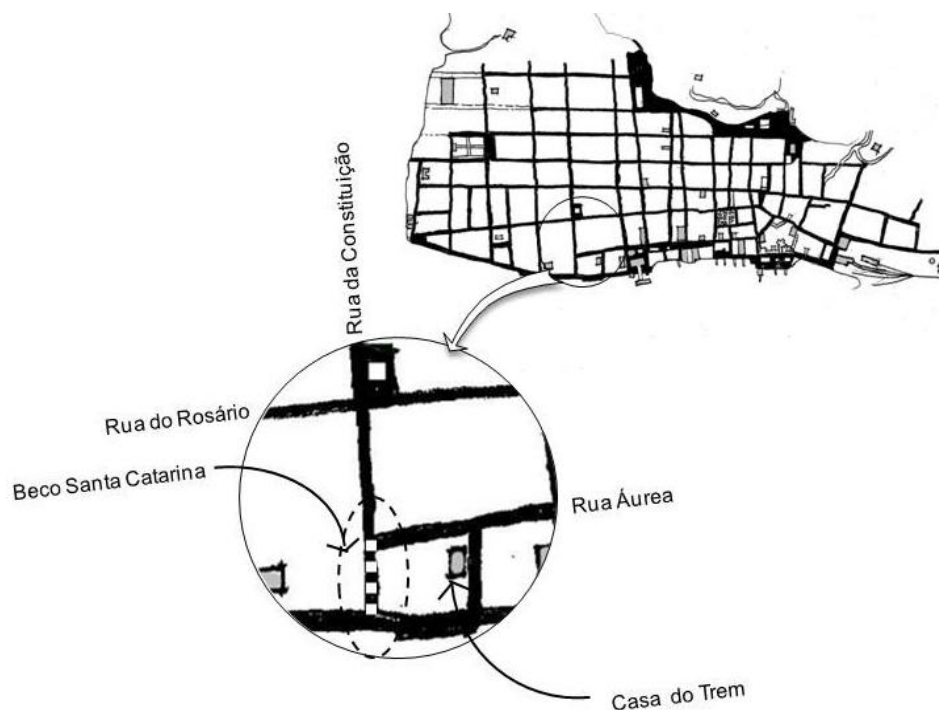


Figura 138 - Área do Outeiro de Santa Catarina, intervenção em função do tráfego.  
Fonte: arquivo do autor.

Para Santos (2008a), depois da demolição do Outeiro de Santa Catarina, os pontos e referências que marcavam os limites da cidade colonial foram sendo alterados ou demolidos.

De acordo com Marx (1984) citado por Mello (2008), os habitantes dos dois núcleos iniciais da Vila de Santos se uniram em uma só força de resistência, contra a tentativa de demolição da Igreja de Santo Antônio para se construir a ferrovia; a ferrovia foi construída nesse local, mas o convento permaneceu como ponto terminal da cidade marcando a paisagem pela sua imponência e localização, tendo importante papel como ponto de encontro.



Projetos como a Demolição do Beco do Inferno e a urbanização da Praça da República, Foto 78, este último decorrente da demolição da Igreja da Matriz, são apenas algumas das ações interventoras realizadas no centro de Santos (Santos, 2008a).



Foto 78- A praça, já urbanizada e com o monumento, e a igreja Matriz em fase de demolição, em 1908, tendo em primeiro plano um coreto provisório instalado na praça para a realização de alguma comemoração cívica.  
Fonte: [www.novomilenio.inf.br](http://www.novomilenio.inf.br)

Sobre as transformações, Lana (1996) diz que: a antiga Rua Direita transformou-se em um elegante boulevard, de não mais de 300 metros, agora com nome de Rua XV de Novembro. Lojas com vitrinas, bancos, a imponente Associação Comercial, calçadas que separavam o tráfego da rua e o das pessoas compunham o cenário desta via que era um dos orgulhos locais e um dos mais evidentes sinais de força das transformações por que passava a cidade.

Devido os interesses comerciais juntamente com as tendências anticlericais do século XIX, a igreja era alvo das demolições, de acordo com Mello (2008), no lugar onde existiam igrejas e conventos, marcos da história local, foi construído em estilo neoclássico o novo edifício da Alfândega, Foto 79, com as justificativas as mais diversas: desde uma suposta necessidade de tráfego, até a alegação de que a centenária Matriz estaria condenada pelo ataque de cupins; a demolição dessa igreja, um dos exemplos da arte sacra barroca estreitamente vinculada ao passado colonial, foi decidida e executada em menos de cinco meses.



Foto 79 - Inaugurado em 1880, devido à necessidade de ampliação das atividades da Repartição, este edifício foi demolido em 1928.  
Fonte: [www.novomilenio.inf.br](http://www.novomilenio.inf.br)

A imagem a seguir, mostra o grande espaço público do largo da matriz antes da intervenção urbanística, Foto 80.



Foto 80- No final do século XIX, a Alfândega e a Igreja Matriz de Santos, que seria demolida em 1908.  
Fonte: [www.novomilenio.inf.br](http://www.novomilenio.inf.br)

Como já foi comentado, um dos alvos preferenciais do processo de demolição e reordenação que ocorreu na cidade na segunda metade do século XIX foram às instituições religiosas.

As demolições continuaram acontecendo nos pontos que marcavam os limites e as referências da cidade colonial, ou seja, os pontos religiosos (Andrade, 1989), o convento do Valongo teve parte de sua área alterada para dar lugar à ferrovia; a Capela N. Senhora da Graça e os armazéns de sal foram demolidos para alargar a Rua José Ricardo em 1883; a Capela de Jesus, Maria e José, demolida em 1902, teve seus terrenos vendidos para exportadores de café Zerrenner, Bullock e Cia. Em 1904, no local onde era a matriz e o convento dos jesuítas, foram construídos o novo edifício da Alfândega e a Praça da República em 1907; a igreja do Rosário não foi demolida, mas teve sua fachada alterada e recuou dois metros em relação à praça, perdendo para o edifício dos Correios a função de marco da praça. Das onze igrejas que existiam, seis foram demolidas no antigo centro (Mello, 2008).

Com a destruição dos edifícios religiosos, monumentos que lembravam o passado colonial, construíram-se novos símbolos. Neste contexto:

[...] Inúmeros imóveis quinhentistas, seiscentistas e setecentistas são demolidos, [...] por toda a cidade velha [atual centro histórico] (...). Esses elementos fazem parte de um único movimento que, há um tempo, destrói o passado material e constrói em seu lugar um passado simbólico, elaborado segundo os interesses das elites (Marques Junior, 1993, transcrito em Lanna, 1995, p. 93) <sup>21</sup>.

No processo de desobstrução dos espaços urbanos nessa época, os grandes espaços públicos dos largos foram substituídos por bulevares e praças, circundados por calçadas que separavam o tráfego da rua e o das pessoas e serviam para viabilizar as novas atividades e encontros da população, nos moldes de uma cidade que se modernizava, fazendo desaparecer antigos lugares e usos. Os largos em frente às igrejas tinham a função de oferecer espaços públicos; o maior deles ficava ao lado da Igreja da Misericórdia, Foto 81, que deu origem à atual Praça Mauá, Foto 82. Outro grande espaço público era o Largo da Matriz, Foto 83, que ocupava a atual área da Praça da República, Foto 84. A Igreja do Rosário, cuja construção se iniciou em 1765, possuía o Pátio do Rosário, Foto 85, o espaço que mais sofreu transformações no centro da cidade até a formação da atual Praça Rui Barbosa, Foto 86 (Mello, 2008).

---

<sup>21</sup> Arnaldo Ferreira Marques Junior, Texto introdutório a Exposição Permanente Outeiro de Santa Catarina – Casa João Éboli. Santos, 31 de março de 1993, mimeografado.



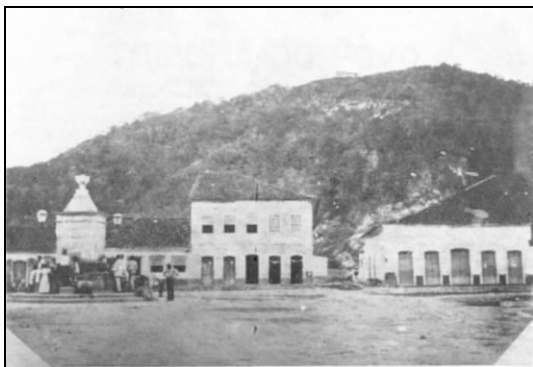


Foto 81 - Largo da Coroação, atual Praça Visconde de Mauá, vendo-se o chafariz inaugurado pelo imperador D.Pedro II em 1846.

Fonte: [www.novomilenio.inf.br](http://www.novomilenio.inf.br)



Foto 82 - Em 1912, a Praça Visconde de Mauá - antigo Largo da Coroação - apresentava um casario que depois cedeu lugar ao primeiro Horto Municipal, onde está hoje o Palácio José Bonifácio (Paço Municipal).

Fonte: [www.novomilenio.inf.br](http://www.novomilenio.inf.br)

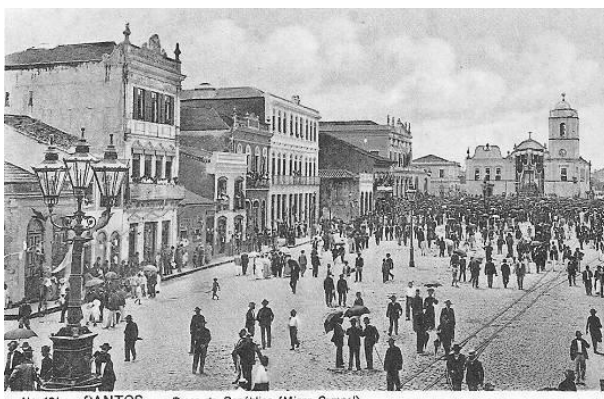


Foto 83- Pouco antes de ser demolida, a Matriz é vista - nos primeiros anos do século XX - durante uma missa campal, num cartão postal da época.

Fonte: [www.novomilenio.inf.br](http://www.novomilenio.inf.br)



Foto 84 - Por volta de 1907, começou a ser feita a remodelação da Praça da República.

Fonte: [www.novomilenio.inf.br](http://www.novomilenio.inf.br)



Foto 85- Largo do Rosário. A praça, em 1901, mostrada em cartão postal da época.

Fonte: [www.novomilenio.inf.br](http://www.novomilenio.inf.br)

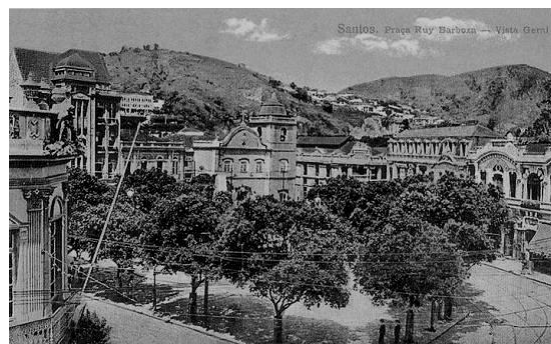


Foto 86- Antigo Largo do Rosário, por volta de 1925, após a ampliação da praça com a demolição do antigo casario, vendo-se a igreja do Rosário antes da reforma de 1930.

Fonte: [www.novomilenio.inf.br](http://www.novomilenio.inf.br)



Dos edifícios sacros, antes numerosos e espalhados por todo o Centro, poucos restaram. Os novos espaços que os substituíram foram circundados por ruas e calçadas e organizados para servir às atividades e encontros de seus moradores, nos padrões de uma cidade que se modernizava. Substituíram-se as antigas vielas tortuosas, não-alinhadas, coloniais, por largas praças, avenidas, lugares para a circulação. Assim o antigo centro colonial foi quase todo reconstruído entre o final do século XIX e o princípio do século XX (Mello, 2008).

As demolições, legitimadas em nome do desenvolvimento moderno e do progresso, revelavam em seu bojo a cidade e os homens que se buscava construir: demoliam-se as construções que lembrassem o passado escravista e a memória daqueles lugares e das formas de vida a eles associadas foi sendo abolida.

Para Lanna (1996) [...] As demolições e reconstruções vão instituindo novas memórias e marcos de referência, elegendo heróis e instaurando formas de viver [...]. Apagava-se assim parte da memória vinculada ao período colonial e à escravidão. Colocavam-se no seu lugar datas e heróis assumidos pela república, referências da história que se pretendia construir. Os novos edifícios da administração pública, símbolos da nação, envolviam e subjugavam as edificações coloniais.

#### 4.3.2. A EXPANSÃO URBANA DA CIDADE

##### 4.3.2.1. A diminuição de adensamento na área central

A cidade cresce e ultrapassa o trecho entre o Outeiro de Santa Catarina e o Valango, começa a ocupar os bairros de Paquetá e Vila Nova entre os anos 1820 e 1880. Os locais onde pela primeira vez os limites físicos da cidade colonial serão rompidos compõem-se de ruas largas, extensas e retas, com passeios e belas praças. São as ruas São Francisco, Rosário, Amador Bueno, General Câmara e Conselheiro Nébias (Lanna, 1996).

A mesma autora afirma que essa região foi inicialmente ocupada por membros das camadas mais abastadas, contudo foi rapidamente sendo ocupada por trabalhadores e donos de pequenos comércios e negócios que dependiam da proximidade com o Centro e com o cais. Apesar da resistência da Comissão Sanitária, centenas de cortiços acabaram povoando este pedaço da cidade.

O processo para diminuição adensamento do Centro teve início nos anos 90 do século XIX. Assim, nessa época, a área mais central começa a perder uma de suas principais características, ou seja, o local de moradia das camadas de alta renda.

De acordo com Lanna (1996), as famílias mais ricas da cidade já vinham tendo o hábito de morar em chácaras afastadas da cidade “suja, poluída, perigosa pela presença de uma grande população, vulnerável às frequentes epidemias”. Essas chácaras se localizavam no lugar conhecido como “Barra”, na parte sul da Ilha de São Vicente constituída de praias.

Com o passar do tempo, as praias foram sendo procuradas pelas classes mais abastada da cidade.

Para Santos (2008a), no início do século XX a valorização das praias como local de residência das elites se instala e se difunde e a orla oceânica, que antes era visitada apenas esporadicamente, começa a receber seus primeiros hotéis de padrão europeu associados ao banho de mar.

Entre as duas áreas - o Centro, agora antigo, e a Barra - havia um enorme espaço vazio, revestido com vegetação baixa: zona intermediária que começou a receber construções ao longo das avenidas e ruas principais (Andrade, 1995).

Com a sua expansão para além do Monte Serrat e, posteriormente, ocupando o espaço vazio até chegar à Barra Figura 140, a cidade tem novo desenvolvimento espacial e as novas avenidas e ruas. [...] (Santos, 2008a).

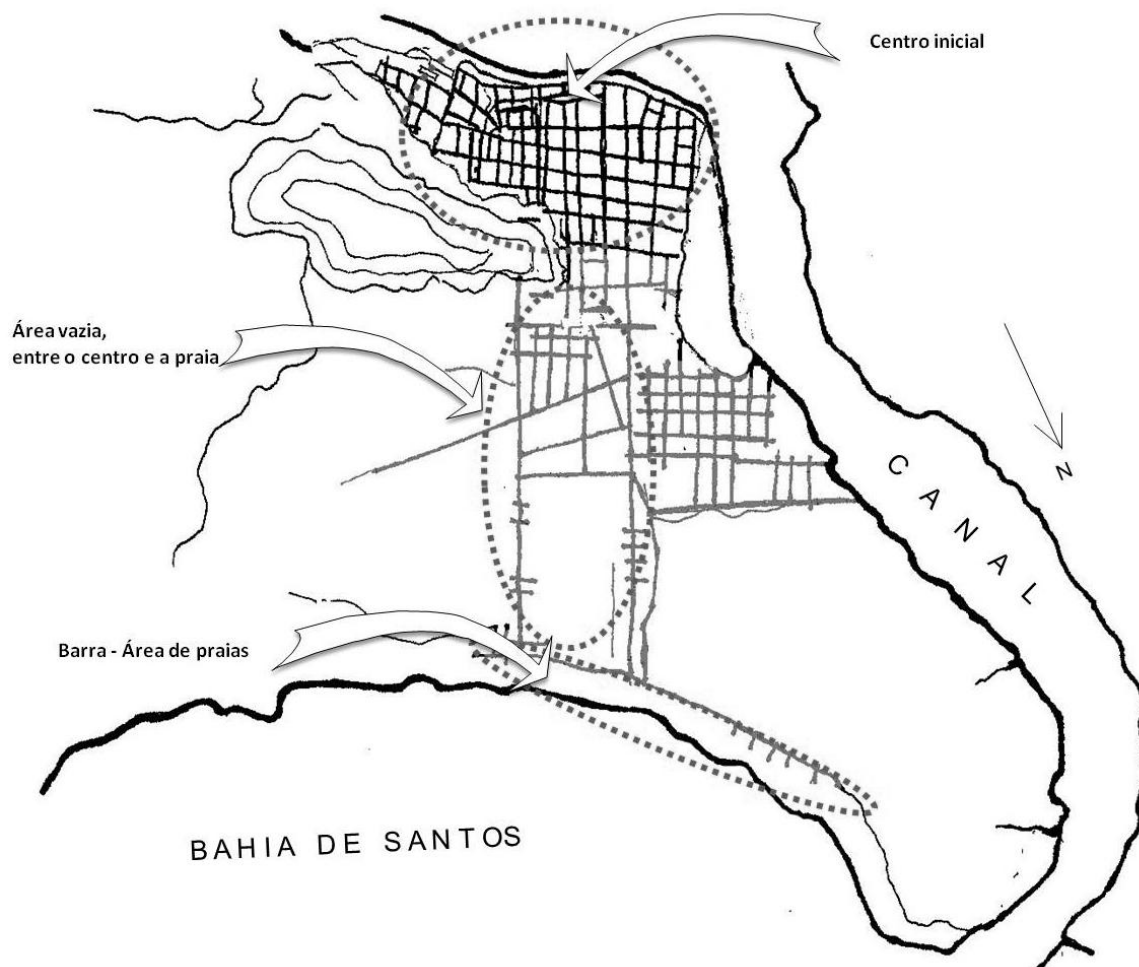


Figura 140 - Croqui esquemático mostrando os espaços vazios entre o centro antigo e a Barra, assim como, a área de praia. Desenho baseado no mapa de Santos, de 1903 – Comissão Sanitária (anexo 10).  
Fonte: arquivo do autor.

#### 4.3.2.2. Vetor de crescimento – centro antigo à barra

Em 1867, é aberta a Avenida Conselheiro Nébias, por iniciativa de Ignácio Wallace da Gama Cochrane, um engenheiro de ferrovias. Essa avenida tornou-se a mais longa e reta de Santos, que vai do paredão do cais até a praia ou Barra, como se dizia, cortando toda a Ilha de São Vicente, na área santista (Andrade, 1995).

Conforme afirma Mello (2008), o traçado originado a partir do Centro da cidade em direção à orla marítima, constituído pela mudança da elite residencial da área central para a região das praias, ainda no final do século XIX, constituiu o primeiro vetor de crescimento da cidade para além dos limites do Centro Velho e dos bairros contíguos a ele. Houve processos anteriores de expansão urbana, porém não em tal proporção como esse ocorrido durante o ciclo do café. A abertura das avenidas Ana Costa e Conselheiro Nébias foram essenciais para que a cidade alcançasse a região das praias, rompendo assim com os limites a que se encontrava restrita desde os tempos de colônia, Figura 141. Tais fatos marcaram a definição de uma rede geográfico-social de produção do espaço, que influenciou na formação de “linhas de força” da paisagem, caracterizadas por essas localizações residenciais de alta renda, que acabaram por orientar o vetor de expansão da cidade em direção à orla, desenhando já num primeiro momento os traços originais da futura constituição espacial da cidade e uma expansão [...].



Figura 141 - Croqui esquemático destacando as avenidas, Conselheiro Nébias e Ana Costa, fazendo a ligação do centro com a barra. Desenho baseado no mapa de Santos, de 1903 – Comissão Sanitária (anexo 10).

Fonte: arquivo do autor.

Araújo Filho, referenciado por Mello (2008), afirma que essa expansão em direção às praias “naturalmente” não se deu de forma contínua: “enquanto se fazia o crescimento dos bairros praianos, à custa da população da classe média e da classe proletária, os mais abastados foram diretamente para a orla praiana, onde, por volta de 1910, quase só havia chácaras de veraneio”, pertencentes em geral aos abastados negociantes ligados ao comércio do café, deixando um grande “vazio” representado por uma área intraurbana no entremeio do centro e a praia nessa época.

Dentro desse contexto, Andrade, (1989) afirma que:

Havia um enorme vazio entre a cidade e a Barra, que foi sendo preenchido aos poucos. Enquanto isso, a Barra ia sendo ocupada espaçosamente, por casas e chácaras, numa expansão nada tímida. Essa ocupação teve uma divisão social marcada: os abastados moravam nas chácaras, chalés elegantes e mansões, os de classe média ocupavam os bairros mais próximos à cidade: Vila Mathias e Vila Macuco (a cidade na época ainda correspondia ao centro velho, aos bairros contíguos a ele e a recém-ocupada área praiana).

É nesse momento de transformação do espaço urbano santista que a Avenida Conselheira Nébias é efetivamente ocupada. Conforme Maziviero (2009), desde sua abertura oficial em 1867, a avenida funcionava como ligação entre o centro e as chácaras de veraneio concentradas, inicialmente, na

atual praia do Boqueirão. O percurso de 6 quilômetros entre o cais e a Barra era feito através de uma linha de bondes inaugurada em outubro de 1872, ainda puxados por muares, substituídos por bondes elétricos apenas em 1909.

Portanto, a Avenida Conselheiro Nébias aparece como um veio estrutural que canalizou efetivamente a expansão e a ocupação para a Barra, Foto 87 e Foto 88, mesmo que a zona intermediária entre essas duas extremidades tenha sido ocupada posteriormente com os serviços de drenagem comandados inicialmente pelo engenheiro Fuertes e concluídos com os canais de Saturnino, que sanearam a região intermediária entre a praia e o centro velho (Maziviero, 2009).



Foto 87 - Vista do trecho inicial da Avenida Conselheiro Nébias, no bairro do Paquetá.

Fonte: [www.novomilenio.inf.br/santos/fotos036.htm](http://www.novomilenio.inf.br/santos/fotos036.htm)



Foto 88 - Em janeiro de 1902, José Marques Pereira publicou esta foto do trecho final da avenida, junto à praia.

Fonte:  
[www.novomilenio.inf.br/santos/fotos036.htm](http://www.novomilenio.inf.br/santos/fotos036.htm).

No ano de 1880, abriu-se na Vila Mathias a Avenida Ana Costa, Foto 89 que paralela à Conselheiro Nébias, Foto 90, é, como esta, linha mestra do urbanismo, tornando-se as duas linhas principais que ligam o centro antigo e a Vila Mathias à praia (Andrade, 1995).





Vista parcial - parcel view Santos Brasil Fotolabor 206  
 Foto 89 - O início da Avenida Ana Costa, na Vila Mathias, na confluência com a Rangel Pestana, tendo em primeiro plano a garagem dos bondes da Cia. City, no sopé do Monte Serrat.  
 Fonte: <http://www.novomilenio.inf.br/santos/fotos066b.htm>



Foto 90 - As palmeiras imperiais já dominam a avenida, vista em toda a sua extensão nesta foto do início da década de 1940.  
 Fonte: <http://www.novomilenio.inf.br/santos/fotos066b.htm>

Neste contexto Andrade (1989), entende que a Avenida Ana Costa, em direção à praia do Gonzaga, paralela à Avenida Conselheiro Nébias formam a linha mestra do urbanismo, tornando-se ambas, as duas principais avenidas que ligam o centro da cidade e a Vila Mathias à praia.

Como já foi dito, entre a área mais próxima ao Centro e as praias, havia uma grande área desocupada, revestida de vegetação baixa e que começou a receber construções ao longo de suas avenidas e ruas principais. Segundo (Santos, 2008a), essas construções deram origem aos bairros de Vila Belmiro (1910-1915), Vila Santista (1915), Campo Grande (1915-1925), Marapé (1930), e Jabaquara (1920-1950), Figura 142.

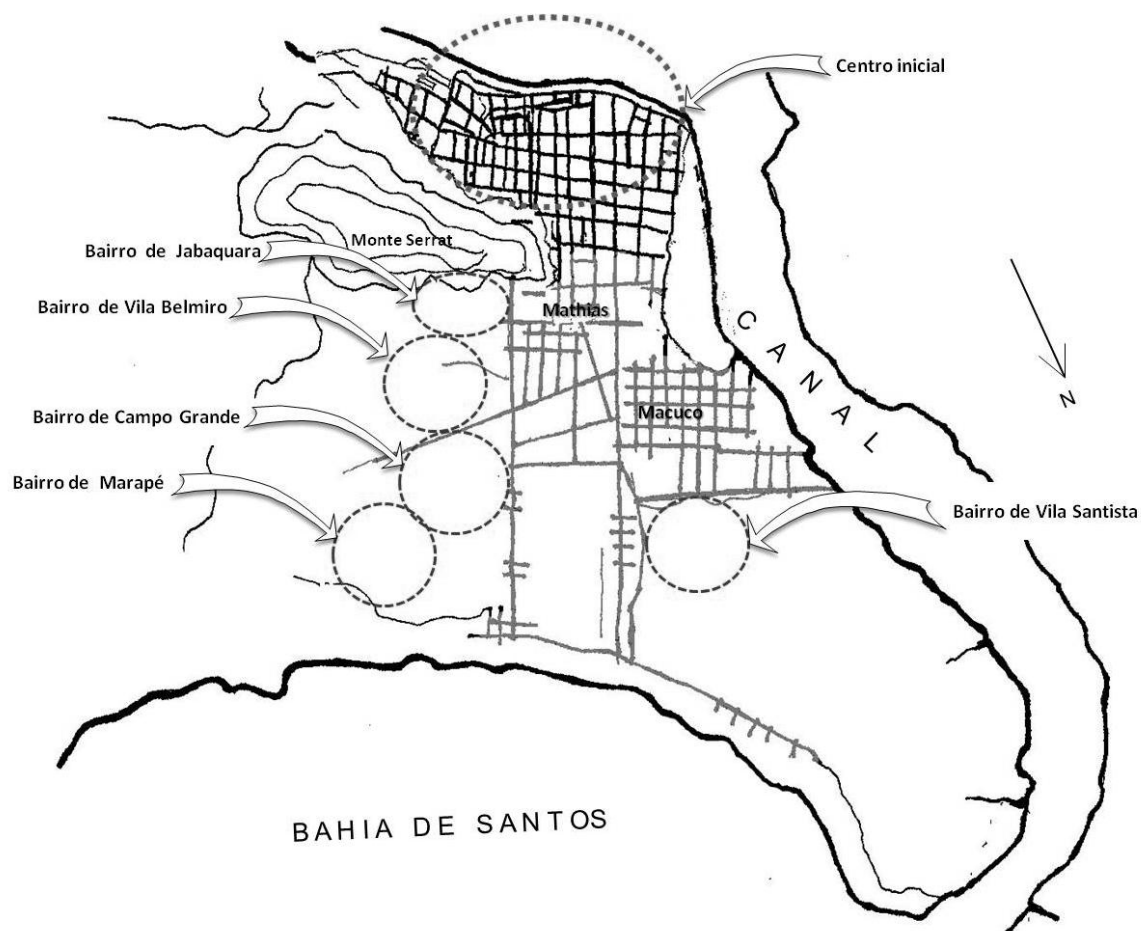


Figura 142 - Croqui esquemático mostrando locais dos futuros bairros, criados no vazio ao longo das vias principais. Desenho baseado no mapa de Santos, de 1903 – Comissão Sanitária ( anexo 10).  
Fonte: arquivo do autor.

#### 4.3.2.3. Canais no desenvolvimento da malha urbana

Em 1910, o engenheiro Saturnino de Brito encaminha à Câmara, a Planta de Santos, Figura 143, que consistia num completo plano urbanístico para a cidade de Santos, apoiado nas ideias de Camilo Sitte. Largas avenidas foram projetadas, com amplas áreas ajardinadas. Vários parques e equipamentos sociais e de lazer foram previstos, de forma a dotar a cidade de uma completa rede de serviços (Carriço, 2006).



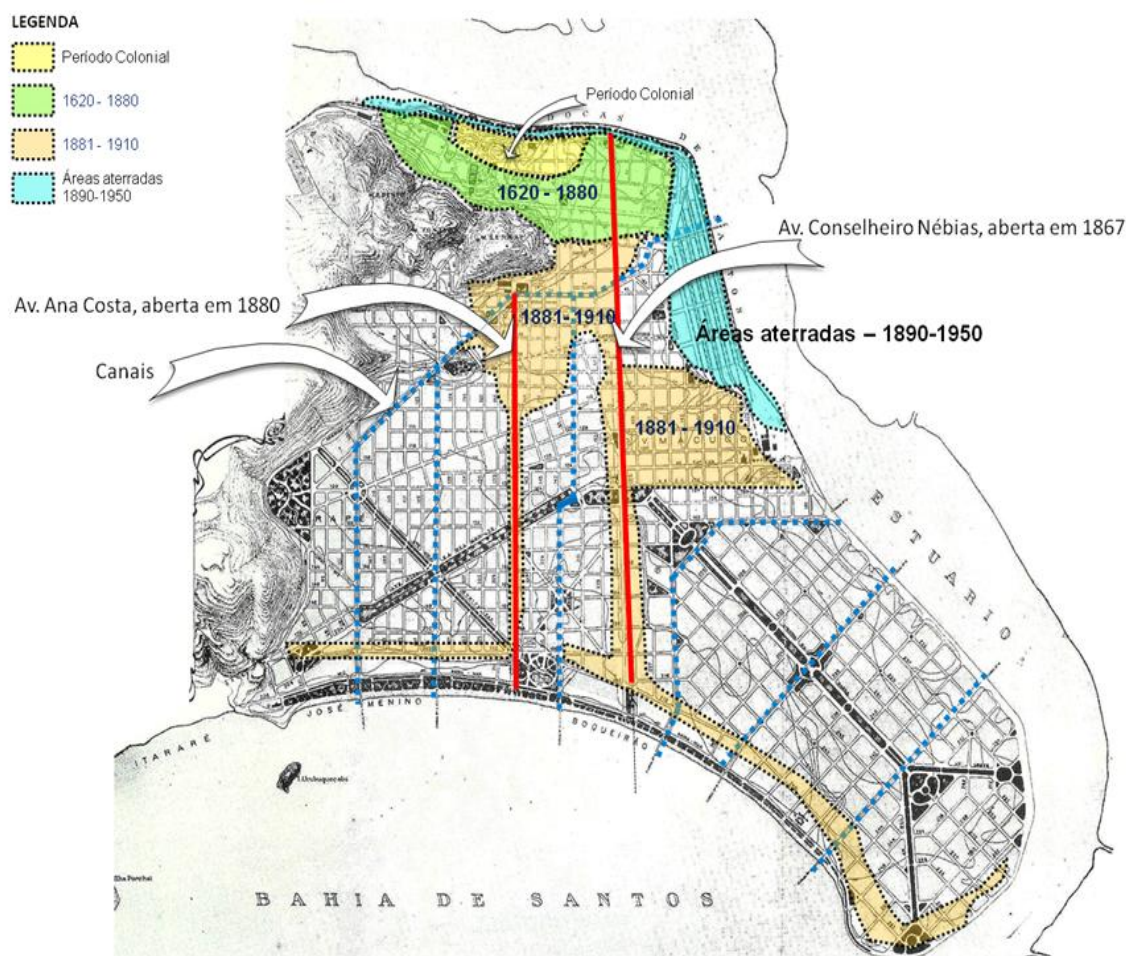


Figura 143 - Planta de Expansão Urbana proposta por Saturnino de Brito em 1910. Retirada do site novomilenio (anexo 11). Em destaque vários períodos de crescimento urbano. Editado pelo autor.  
Fonte: arquivo do autor.

É efetivamente o trabalho de Brito que vai possibilitar o desenvolvimento de Santos, apoiado em um moderno traçado, que respeitava sua topografia e hidrologia, evitando obras desnecessárias e conferindo à cidade, nas décadas que se sucederam uma qualidade de vida incomparavelmente melhor do que aquela do final do século XIX (Carriço, 2006).

Neste contexto Lanna (1996) entende que o plano apresentado por Saturnino à Câmara em 1910 foi parcialmente executado e se apoiava nas ideias de Camilo Sitte, incorporando ao plano as ruas já existentes e considerando a cidade como totalidade. Além disso, essa proposta pretendia responder ao problema do crescimento urbano a médio e longo prazo, incorporando a isso a questão social para que toda a população pudesse ser beneficiada pelos melhoramentos.

O plano de saneamento de Saturnino de Brito representou muito para a cidade segundo Andrade:

Sem dúvida, com o plano de saneamento, melhoramentos e extensão que Saturnino de Brito elabora e implanta em Santos, mesmo não tendo sido realizado em todos os seus aspectos, não apenas temos a construção de uma cidade moderna, mas também a aplicação de princípios urbanísticos revolucionários para a época, onde o passado colonial da cidade desaparece em nome de um futuro marcado pela higiene e progresso, que influenciará decisivamente o desenvolvimento do planejamento urbano no Brasil (Andrade, 1991).

Os canais foram ladeados por largas avenidas que estruturaram o espaço intraurbano santista, Foto 91 e Foto 92, criando condições para que a cidade suportasse o adensamento populacional da primeira metade do século XX; a forma de saneamento representada pelos canais contribuiu, pois, para consolidar uma lógica de evolução urbana caracterizada por grandes avenidas, definindo a forma como a cidade se desenvolveria. Assim, a Santos moderna já nascia com uma completa rede de infraestrutura, que foi então implantada no espaço urbano nacional (Mello, 2008b).



Foto 91- O cartão postal mostra a inauguração de um dos primeiros canais, cerca de 1907.  
Fonte: [www.novomilenio.br/](http://www.novomilenio.br/)

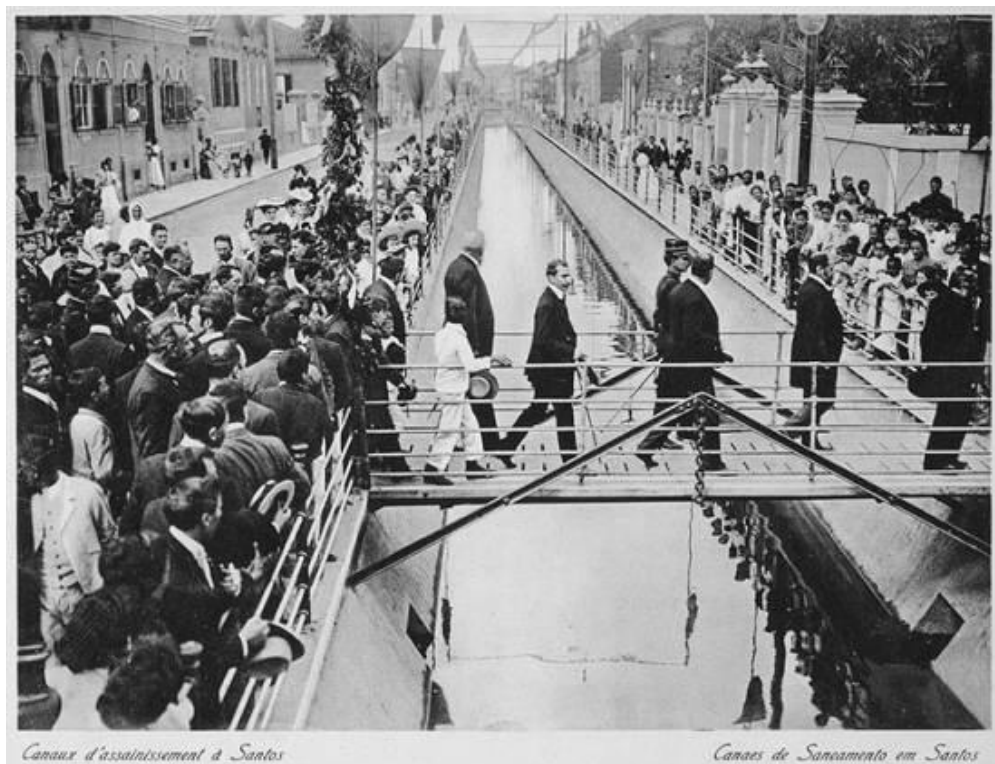


Foto 92- Inauguração do primeiro canal, da então Rua Rangel Pestana, em 1907, sendo incluída num álbum editado por volta de 1910, com descrições em português e francês.  
Fonte: [www.novomilenio.br](http://www.novomilenio.br)

Com as obras de saneamento, que incluíam a necessária construção dos canais sendo realizadas e à medida que o comércio do café e seu movimento portuário se tornavam os principais do país, entrou Santos para o século XX com todos os recursos necessários para a grande expansão que faria nas décadas seguintes; como resultado tanto do saneamento da cidade como do crescimento portuário e comercial, verificou-se em Santos um vertiginoso crescimento populacional. De acordo com o Censo Municipal, no período de 1890 a 1913 a população passou de 13.012 para 88.967 habitantes, o que correspondeu a um crescimento de 584%, destacando-se a expansão em direção à orla praiana. A cidade também cresceu em termos espaciais (Mello, 2008b).

Segundo dados do IBGE, referente ao censo de 2010, a cidade de Santos possui 419.400 habitantes. Em destaque na Foto 93, à área correspondente ao ano de 1878.

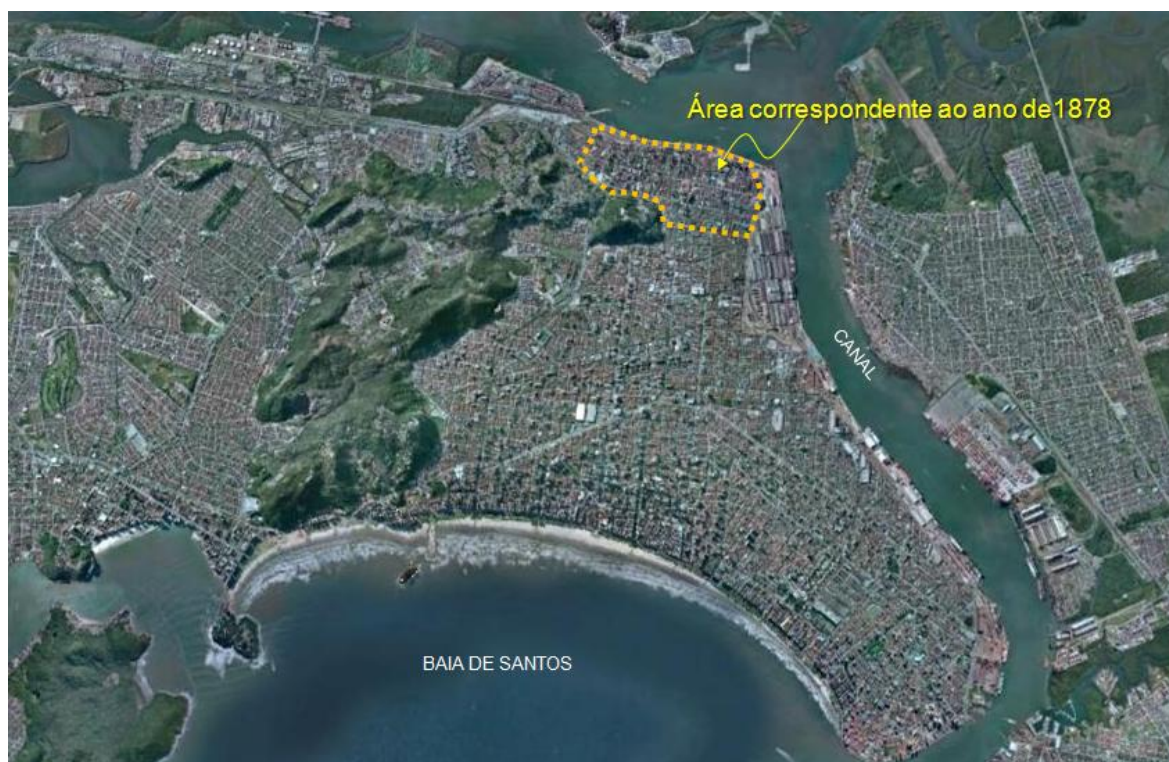


Foto 93 – Vista aérea da cidade de Santos. Em destaque, à área correspondente ao centro original (1878).  
Fonte: site do Google, editada pelo autor.



## **CAPÍTULO 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Nesta investigação pretendeu-se mostrar a influência das atividades económicas na determinação do traçado e da forma urbana de cidades que passaram por um boom de crescimento e de desenvolvimento num determinado período da sua história. Três cidades brasileiras que foram palco de ciclos económicos explosivos, ocorridos em meados do século XVIII e na segunda metade século XIX até às primeiras décadas do século XX, constituíram os casos de estudo desta investigação.

A hipótese formulada, conforme foi debatida no decorrer do estudo, explora a relação direta que ocorre durante os ciclos económicos brasileiros, entre as atividades económicas e a definição causal da forma urbana das vilas em formação, bem como do direcionamento do traçado urbano de algumas cidades existentes, em função da necessidade de adaptá-las às exigências económicas, políticas e sociais da época.

Das três cidades selecionadas neste estudo, duas foram fundadas nas margens de rios - Santos e Manaus - em 1553 e 1669, respetivamente. A terceira - Ouro Preto - teve a sua origem no interior do país, em 1698, na região mineira de Minas Gerais.

Nas outrora vilas de Santos e de Manaus o crescimento urbano ocorreu de forma bastante lenta durante vários séculos, situação esta que só veio a mudar com o advento dos ciclos económicos, em meados do século XIX. Por outro lado, Vila Rica (antiga designação atribuída a Ouro Preto) surgiu como resultado de algumas atividades de económicas, tendo como a principal a extração aurífera.

Assim, ao longo desta tese foram debatidas de forma intensa as questões relacionadas entre as atividades económicas e as transformações ocorridas nos tecidos urbanos das cidades investigadas, pelo que, num primeiro momento, procurou-se analisar as morfologias históricas, originais, e a evolução do seu traçado e da forma urbana até ao aparecimento dos primeiros ciclos económicos. Num segundo momento, procurou-se entender o processo de transformação urbana, provocado pelo impacto desses ciclos económicos ocorridos.

### **5.1. A CIDADE DE OURO PRETO**

#### **5.1.2. FORMAÇÃO INICIAL DA ESTRUTURA URBANA DA VILA DE OURO PRETO**

Em Minas Gerais, as cidades mineiras tiveram os seus processos de ocupação vinculados às descobertas de reservas auríferas e de outros minerais (Marx, 1992). Em geral, os arraiais do século do ouro caracterizavam-se por uma linearidade que invariavelmente acompanhava o curso d'água, principalmente em função da distribuição das datas mineiras.

Ouro Preto apresentava uma morfologia de cidade linear, de formação espontânea, quase obrigatória para os núcleos urbanos mineiros no Brasil.



O processo de formação urbana de Ouro Preto, Figura 144, mostra a distribuição espacial, espontânea, dos principais arraiais situados nas margens de córregos e próximos de caminhos, principalmente ao longo da estrada principal que atua como estrutura viária longitudinal da vila.

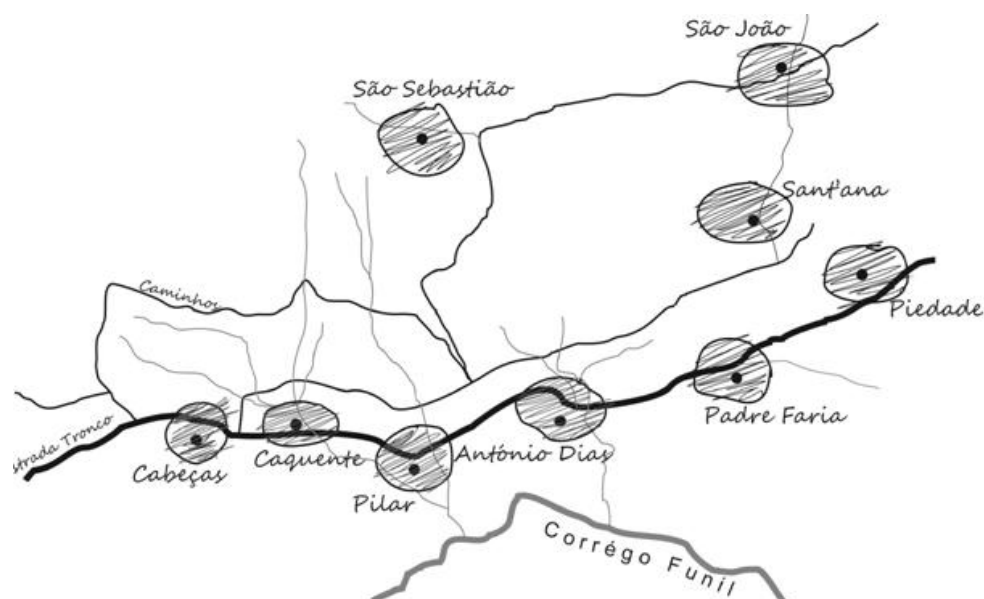


Figura 144 - Croqui mostrando os principais núcleos mineiros que deram origem ao processo de formação urbana da Vila de Ouro Preto, evidenciando as suas relações com a estrada principal. Desenho baseado em Vasconcellos (1977).

Fonte: arquivo do autor.

Com o aumento da população, os núcleos mineiros foram crescendo, ligando-se entre si. A partir deste facto, inicia-se o processo de conurbação centrípeta que se desenvolve ao longo da estrada central, constituindo assim um eixo longitudinal fundamental para a expansão da cidade, Figura 145.

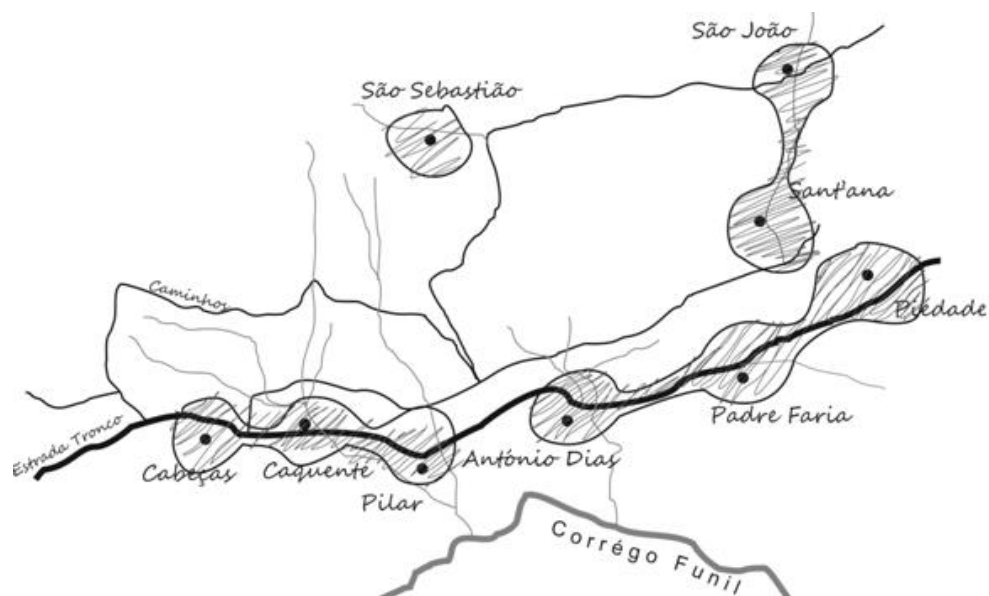


Figura 145 – Croqui representando o processo de conurbação centrípeta da Vila Rica ao longo da estrada central. Desenho baseado em Vasconcellos (1977).

Fonte: arquivo do autor

Com a união no início do século XVIII dos três principais morros da cidade, localizados nas cristas de Cabeças, Praça Tiradentes e Santa Efigênia, a vila passa a conformar-se linearmente ao longo do caminho que os une, Figura 146.

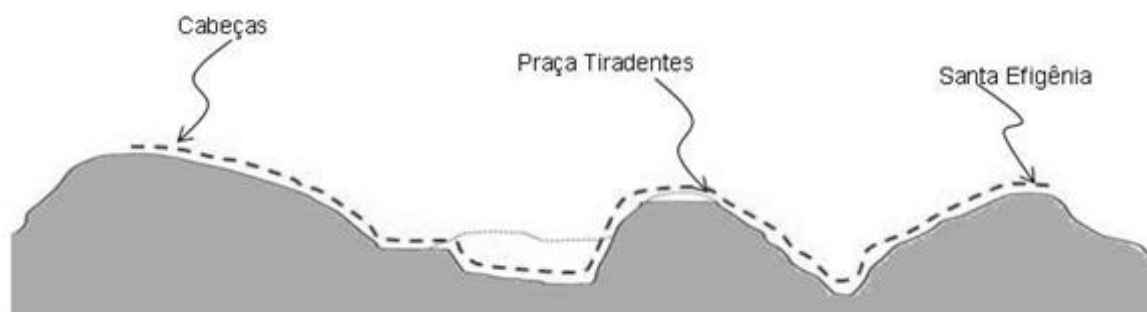


Figura 146 - Corte esquemático mostrando os três principais morros da Vila de Ouro Preto. Desenho baseado em Vasconcellos (1977).  
Fonte: arquivo do autor

### 5.1.3. CONSOLIDAÇÃO DA ESTRUTURA URBANA

A partir da segunda metade do século XVIII, inicia-se uma conurbação centrífuga na área central, desta forma, surge um eixo transversal que direciona um novo sentido de crescimento, Figura 147.

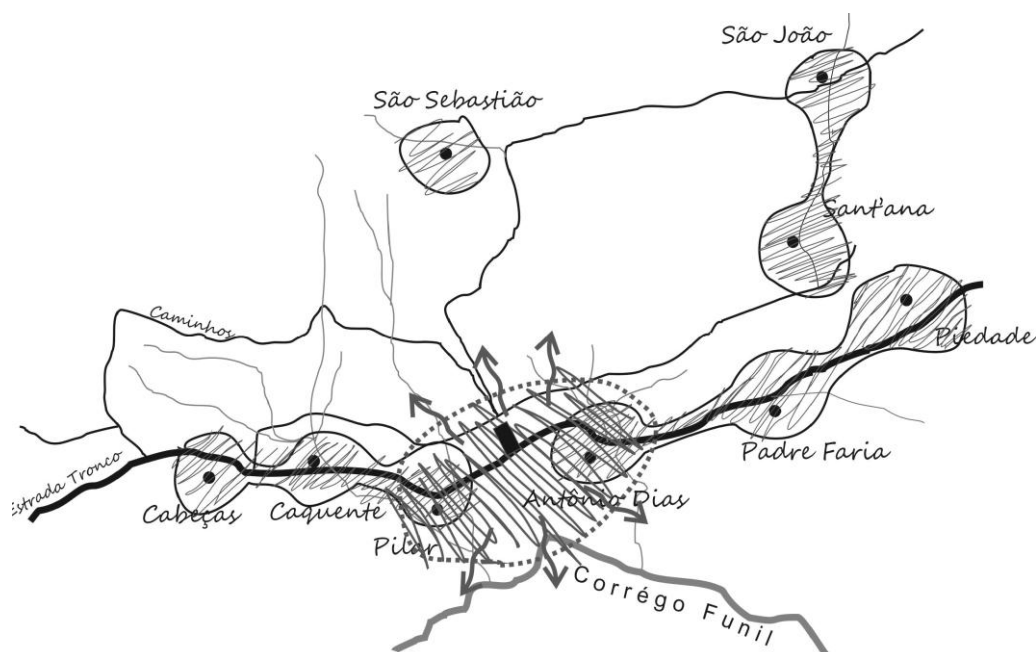


Figura 147 - Croqui representando o processo de conurbação centrífuga na área central da Vila. Desenho baseado em Vasconcellos (1977).  
Fonte: arquivo do autor

Analisando a Figura 148, (baseada na Planta da Cidade de Ouro Preto -1888), é possível perceber a forma linear da cidade de Ouro Preto, assim como os seus arraiais marcados com capelas ou igrejas, que balizam a estrutura urbana ao longo da estrada principal, e que atuam como elementos polarizadores do espaço, propiciando no seu entorno, a ocupação pelo casario.

# **LEGENDA**

- 1 1699 Matriz de Nossa Senhora da Conceição de Antônio Dias
- 2 1703 Igreja Matriz de Ouro Preto
- 3 1704 Capela Padre Faria
- 4 1709 Capela de Nossa Senhora do Rosário
- 5 1730 Capela de Santa Efigênia
- 6 1730 Capela de São José dos Bem Casado
- 7 1730 Capela de Nossa Senhora Mercês dos Perdões
- 8 1766 Igreja São Francisco de Assis
- 9 1771 Capela de Bom Jesus dos Matosinhos
- 10 1773 Capela Nossa Senhora das Mercês e Misericórdia
- 11 1776 Capela de Nossa Senhora do Carmo
- 12 1787 Capela de Nossa Senhora das Dores
- 13 1804 Capela de São Francisco de Pádua



Figura 148 - O croqui mostra a distribuição espacial dos edifícios religiosos da Cidade de Ouro Preto. Desenho elaborado a partir da Planta da Cidade de Ouro Preto, de 1888 (anexo 2).  
Fonte: arquivo do autor

Dos treze templos religiosos representados no mapa, seis estão localizados na margem da estrada principal, sendo quatro desses (construídos entre os anos de 1669 e 1709) os que deram origem à Vila de Ouro Preto: Igreja Matriz de Nossa de Senhora da Conceição, no arraial de Antônio Dias, Igreja Matriz de Pilar, no arraial de Ouro Preto; Capela de Padre Faria, no arraial de Padre Faria;



Capela de Nossa Senhora do Rosário, no arraial de Caquente. Todos esses edifícios religiosos foram construídos próximos aos ribeiros, local onde possivelmente se praticou a extração de ouro, Figura 149.

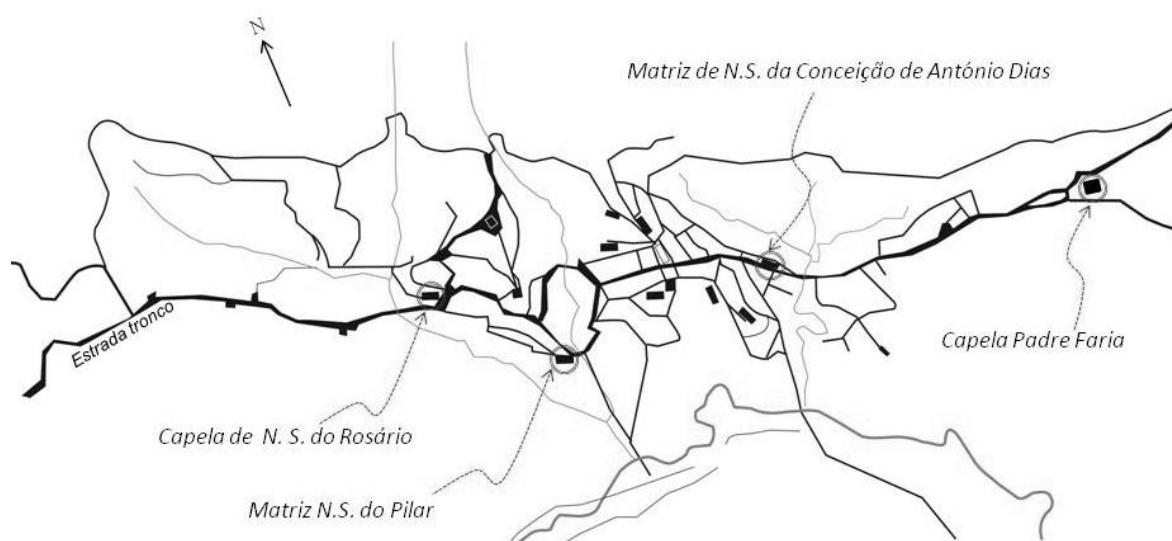


Figura 149 - O croqui destaca os edifícios religiosos criados nos arraiais que surgiram junto aos córregos. Desenho elaborado a partir da Planta da Cidade de Ouro Preto, de 1888 (anexo 2).  
Fonte: arquivo do autor

Considerando que o córrego de Antônio Dias não aparece na Planta de Ouro Preto (1888), a Figura 150, detalhe do Mapa de Vila Rica (1786-1787), mostra o referido córrego nas proximidades da Capela de Padre Faria.



Figura 150 – O Detalhe do “Mappa de Villa Rica”, 1786-1787, (anexo 1), confirma a existência do córrego de Antônio Dias, próximo da Capela de Padre Faria.  
Fonte: arquivo do autor

As capelas erguidas no período entre 1730 e 1760 estão mais distantes dos ribeiros principais, tendo sido criadas nas proximidades do caminho principal, estimuladas pelas poucas construções

existentes nas proximidades e também pelo movimento das tropas que ali transitavam. Situadas em meia-encosta, logo se transformaram em caminhos, ramificações da estrada central, como mostra a Figura 151.

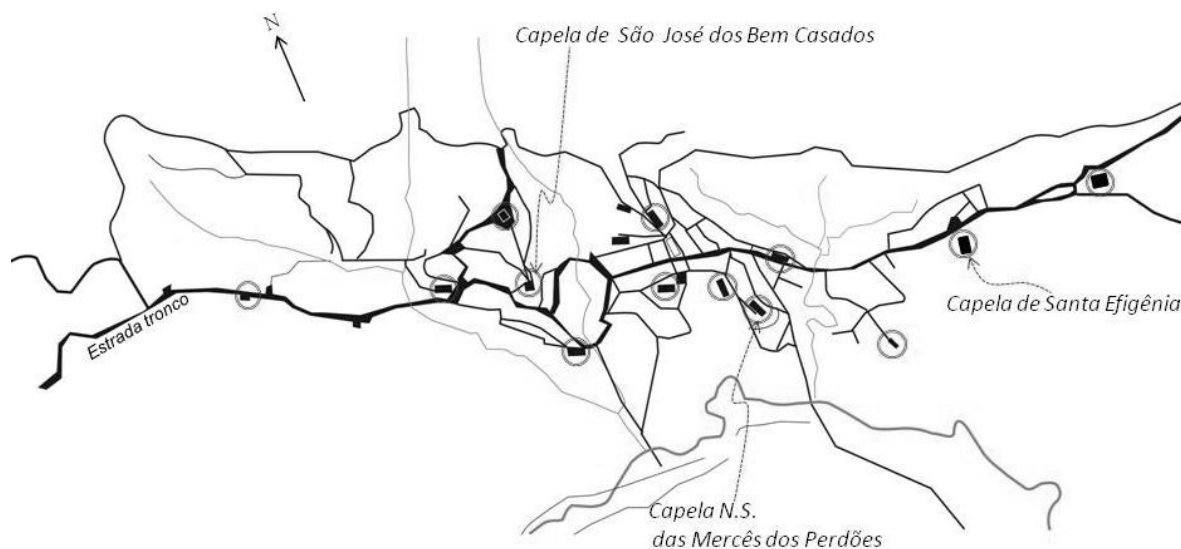


Figura 151 - Destaque dos edifícios religiosos construídos entre 1760 e 1804, nas meia-encostas e mais distantes dos ribeiros. A figura tem como base a Planta da Cidade de Ouro Preto, 1888 (anexo 2).  
Fonte: arquivo do autor.

A partir de 1760 e até 1804, os edifícios religiosos perdem a relação com os vales, e passam a serem implantados em locais de destaques na paisagem, Figura 152.

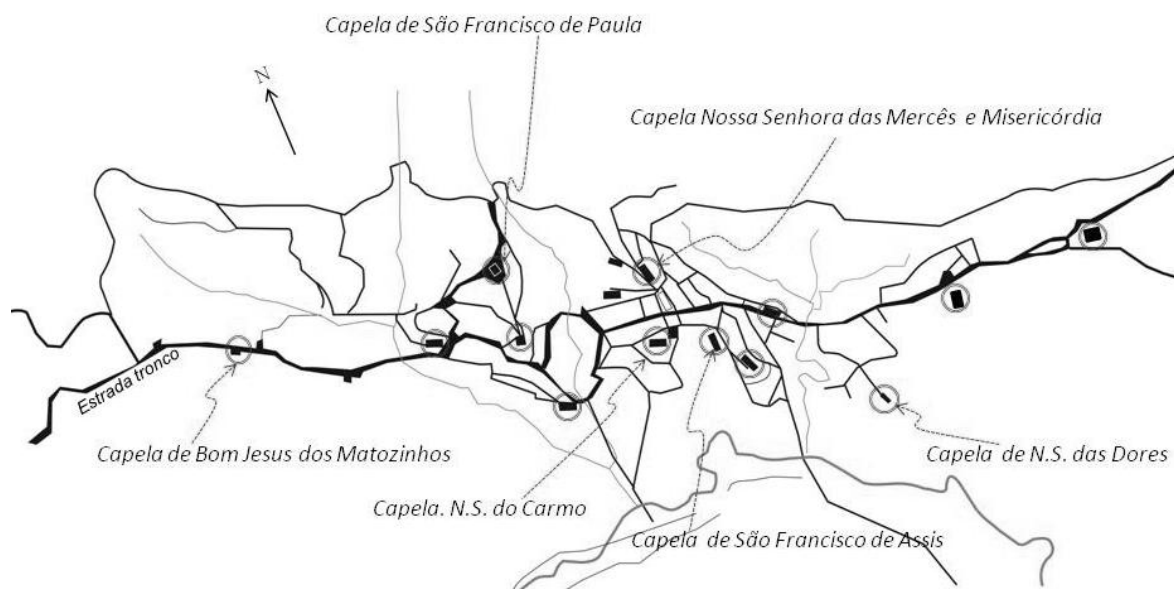


Figura 152 - Croqui destacando os edifícios religiosos construídos mais afastados da estrada central entre 1760 e 1804. A figura tem como base a Planta da Cidade de Ouro Preto, 1888. (anexo 2).  
Fonte: arquivo do autor

Por volta de 1888, o casario encontra-se distribuído por toda a estrada central, Figura 153, eixo longitudinal da cidade. É possível perceber que o maior adensamento ocupacional se encontra na área da Praça Tiradentes, onde estão situados os principais edifícios institucionais, como seja a Câmara Municipal, o Edifício da Cadeia, e o Palácio dos Governadores, os quais atuaram como os principais elementos estruturadores e polarizadores da zona. Foi o momento do crescimento centrífugo, em que a expansão urbana seguiu um eixo transversal.

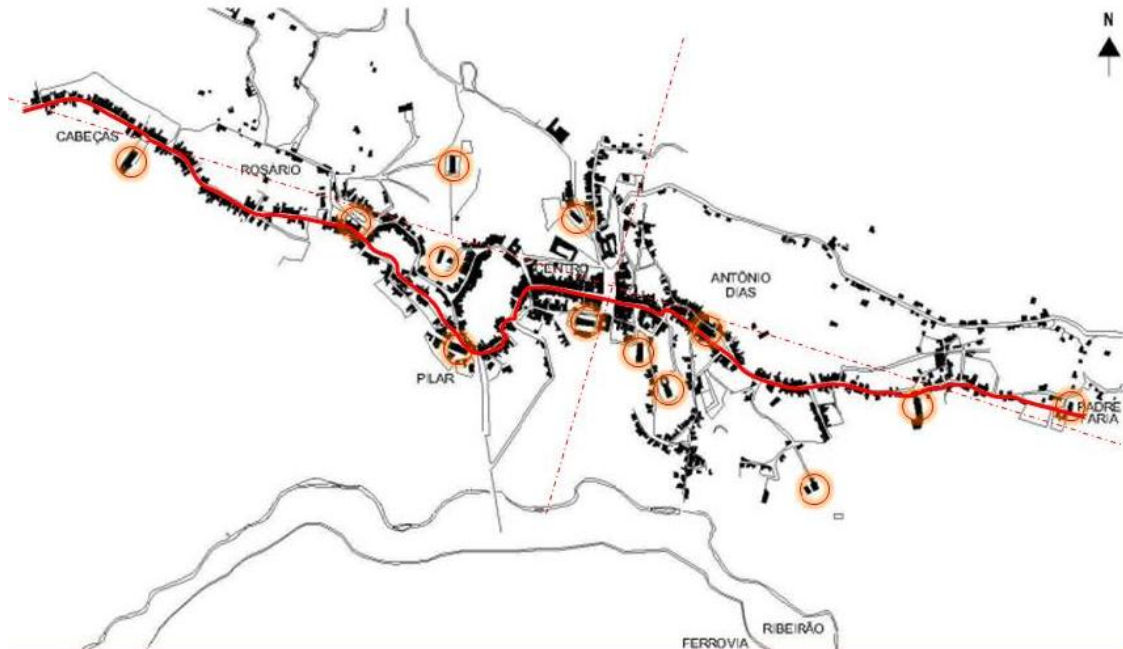


Figura 153 - Ocupação do casario ao longo da estrada central, evidenciando os principais edifícios religiosos que balizaram a estrutura urbana de Ouro Preto. A figura tem como base o desenho de Flávia Guerra Soares, retirado de (Salgado, 2010), e alterado pelo autor.  
Fonte: arquivo do autor

O detalhe, Figura 154, mostra as ruas tortuosas que partem em várias direções a partir da Praça, formando um traçado irregular, que se acomoda à topografia da região e dá origem a uma malha urbana com características orgânicas, labirínticas.

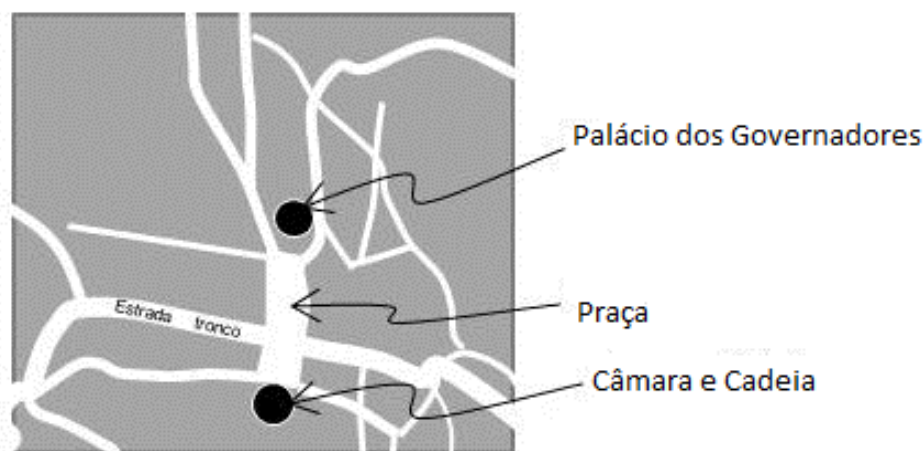


Figura 154 – Detalhe do traçado irregular das ruas em torno da Praça. A figura tem como base a Planta da cidade de Ouro Preto, 1888 - (anexo 2).  
Fonte: arquivo do autor

## 5.2. A CIDADE DE MANAUS

### 5.2.1. FORMAÇÃO INICIAL DA MALHA URBANA

A cidade de Manaus teve a sua origem na margem do Rio Negro. No entanto, o seu desenvolvimento espacial não seguiu uma forma linear como a maioria das cidades fundadas nessas condições.

Fazendo uma análise da Figura 155, baseada no mapa da Vila de Manaus do ano de 1844, nota-se que, de facto, a Vila não contempla uma forma linear, encontrando-se os edifícios distribuídos por vários núcleos situados em áreas delimitadas por igarapés, que atuam como obstáculos naturais, dificultando os seus crescimentos urbanos. No núcleo principal encontram-se os edifícios com funções administrativas, militares e religiosas, além de praças e de largos que cumulativamente desempenham o papel de elementos estruturadores e polarizadores do espaço urbano.

A configuração urbana possui um traçado pouco definido, sendo composta por ruas de pequena extensão, formadas por casas situadas distantes umas das outras; os conjuntos de edifícios com formato aproximado de quarteirão parecem desiguais e de geometrias irregulares. Ao fazer uma projeção da malha urbana de cada núcleo, percebe-se que cada um possui um desenho diferente, com as suas vias, tendendo a acompanhar a direção das margens dos igarapés.

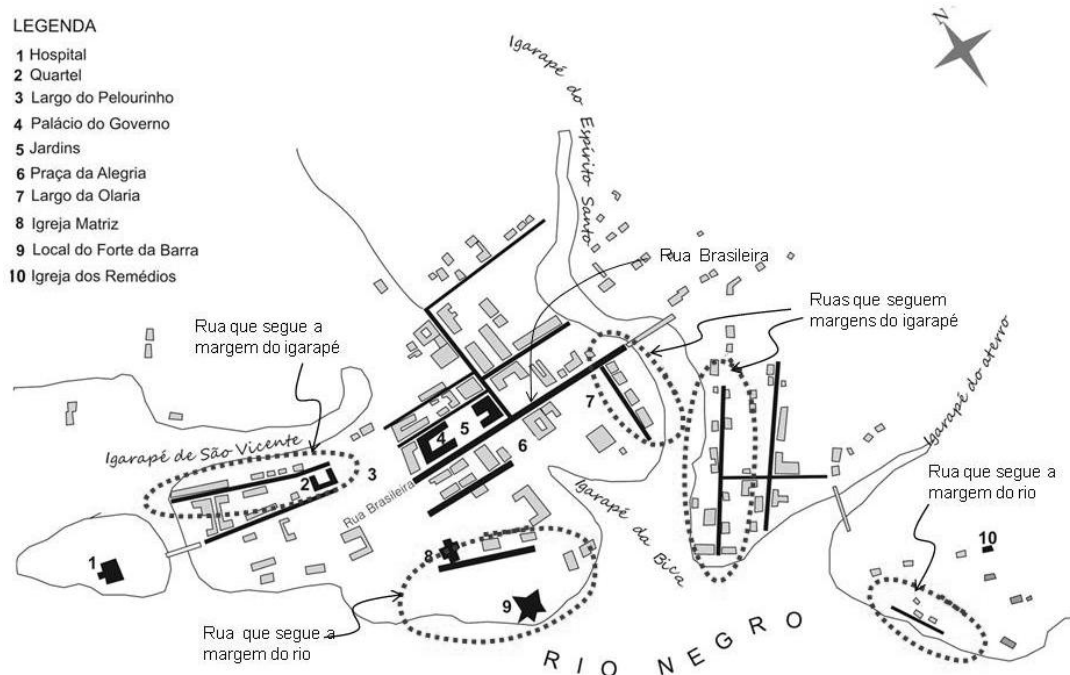


Figura 155 - Conformação urbana da Cidade de Manaus, evidenciando os principais edifícios e orientações de ruas. A figura tem como base a Planta da Vila de Manaus, 1844 – (anexo 3).  
Fonte: arquivo do autor.

Comparando o crescimento urbano que a vila verificou após o ano de 1852 e até ao ano de 1879, percebe-se que a sua paisagem urbana continuava basicamente inalterável, sem grandes obras ou edifícios públicos destacáveis, apresentando uma expansão urbana incipiente nesse intervalo de tempo.

Analisando a Figura 156 percebe-se que durante os primeiros 183 anos, isto é, desde a sua fundação, a Vila apresentou uma expansão urbana tímida, verificando-se o seu primeiro vetor de

crescimento lentamente no sentido oeste/leste. A partir de 1852, começa a expandir-se em direção a norte, com base num traçado composto por uma maior regularidade ortogonal entre as ruas.

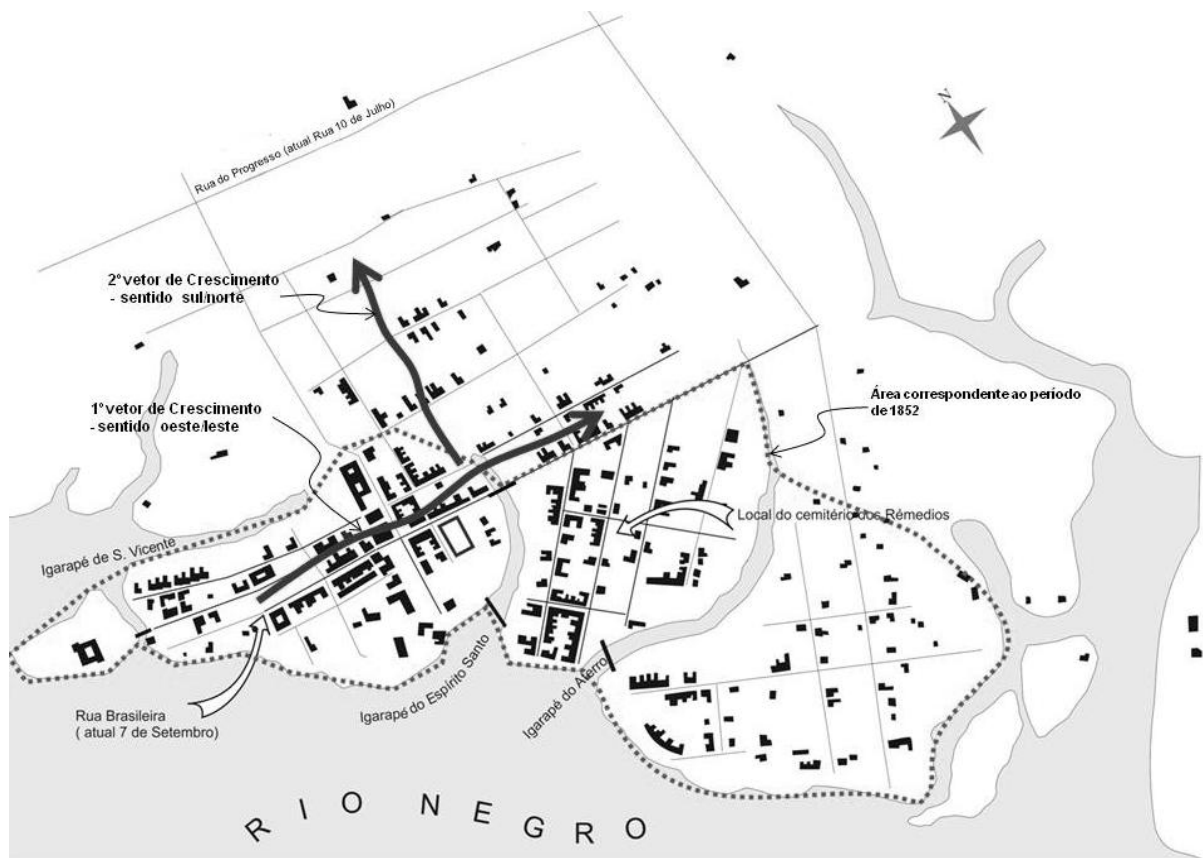


Figura 156 - Vetores de crescimento em períodos diferente, destacando a área correspondente ao ano de 1852, sobre o mapa da cidade de 1879. A figura tem como base a Planta de 1879 - (anexo 5).  
Fonte: arquivo do autor.

## 5.2.2. TRANSFORMAÇÃO NO TECIDO URBANO

Entre 1889 e 1896 a economia da borracha impulsionou a efetivação de inúmeros projetos urbanísticos, alterando significativamente a estrutura urbana de Manaus (Corrêa, 1966).

No final do século XIX, acontece a primeira expansão urbana, através de transformações significativas no traçado urbano daquela região. Com o aterramento de vários igarapés foi possível a construção de uma Alça Viária, ligando as avenidas Eduardo Ribeiro, Floriano Peixoto e Getúlio Vargas, Figura 157.

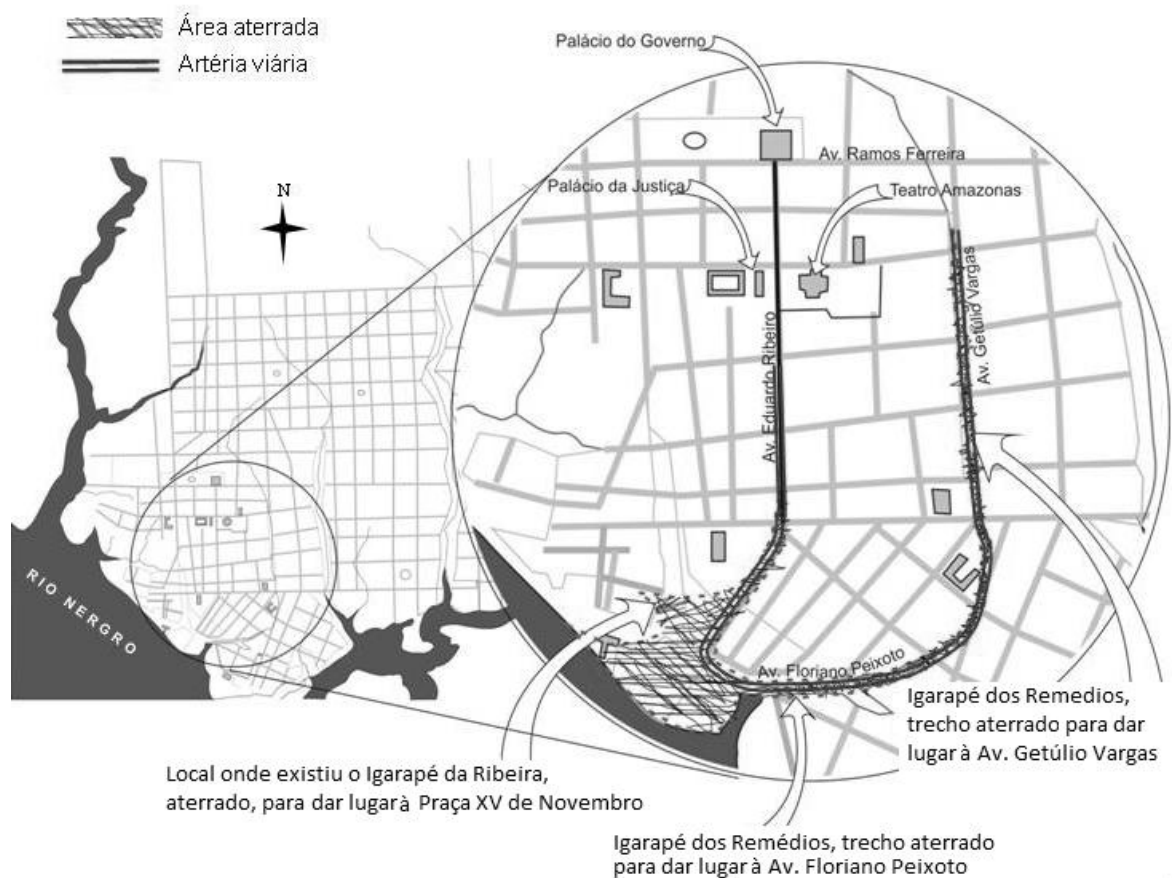


Figura 157 - Transformação no traçado urbano de Manaus através dos aterros de igarapés. A figura tem como base a Planta de 1903 - (anexo 6).  
 Fonte: arquivo do autor.

As pontes junto às estradas constituíram importantes vetores de expansão urbana. Este facto acontece no período áureo da borracha (Costa Jr e Nogueira, 2011).

Mais uma vez se constata que a economia gomífera influenciou a forma do traçado urbano da cidade, proporcionando o seu crescimento em novas direções, Figura 158.



Figura 158 – Igarapés aterrados e pontes construídas no início do século XX. A figura tem como base a Planta de 1903 - (anexo 6).  
Fonte: arquivo do autor.

O maior período de progresso económico que se verificou na Amazônia, foi de 1892 a 1900, denominado *Belle Époque*, quando surgiram os primeiros edifícios de grande importância na estruturação da malha urbana da cidade.

Ao analisar a distribuição dos elementos arquitetónicos contidos na malha urbana, Figura 159, é possível verificar que as dificuldades de expansão no sentido oeste/ leste, as que a cidade enfrentou durante o século XVIII, foram resolvidas com os aterros e com as construções das pontes sobre os igarapés. Por outro lado, percebe-se que a Av. Eduardo Ribeiro, surge como eixo principal de crescimento no sentido sul/norte, tendo o Palácio do Governo, o Palácio da Justiça e o Teatro Amazonas constituído o mote para a estruturação do espaço urbano. Paralelamente à Av. Eduardo Ribeiro surge a Av. Epaminondas, novo canal de crescimento no mesmo sentido das avenidas citadas.

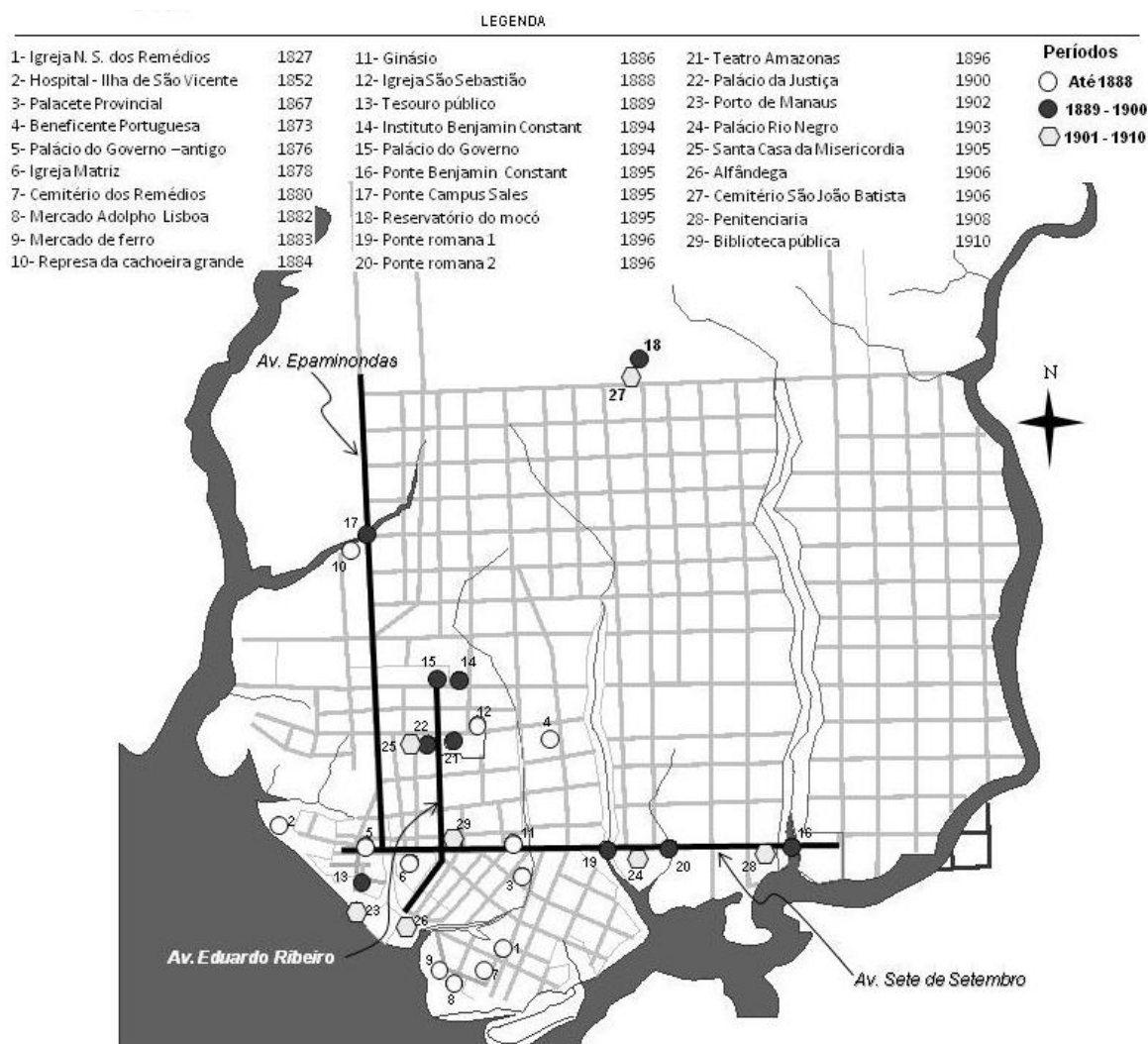


Figura 159 - Distribuição espacial dos elementos estruturadores e polarizadores na malha urbana da Cidade de Manaus, destacando as principais avenidas da época. A figura tem como base a Planta de 1903 - (anexo 6).

Fonte: arquivo do autor.

A imagem mostra que a maioria dos edifícios construídos até ao ano de 1888, estão localizados dentro do limite da área mais antiga da cidade, e a partir dessa data, até 1900, já com a influência da economia da borracha, foram construídas quatro pontes, entre os anos de 1895 e 1896, viabilizando a expansão da cidade. Dessas, três constroem-se ao longo da Av. Sete de Setembro, promovendo o crescimento no sentido oeste/leste, enquanto a quarta se constrói na Av. Epaminondas, favorecendo o sentido sul/norte. Ainda na mesma imagem, aparecem edifícios notáveis que estruturaram a Av. Eduardo Ribeiro como principal artéria viária e vetor de expansão urbana na direção sul/norte.



### 5.3 A CIDADE DE SANTOS

#### 5.3.1. FORMAÇÃO INICIAL DA MALHA URBANA

Como na maioria das cidades costeiras coloniais brasileiras de origem portuguesa, a Vila de Santos não foi diferente, a sua primeira grande via estruturante desenvolveu-se, ao longo da orla marítima. O facto de se localizar na margem, num canal, foi determinante para que a sua forma inicial fosse linear.

A Vila desenvolveu-se entre dois núcleos, o dos Quartéis (Outeiro de Santa Catarina) localizado no extremo leste da Rua Direita, e o da Igreja de Valongo no extremo oeste da mesma rua, Figura 160.

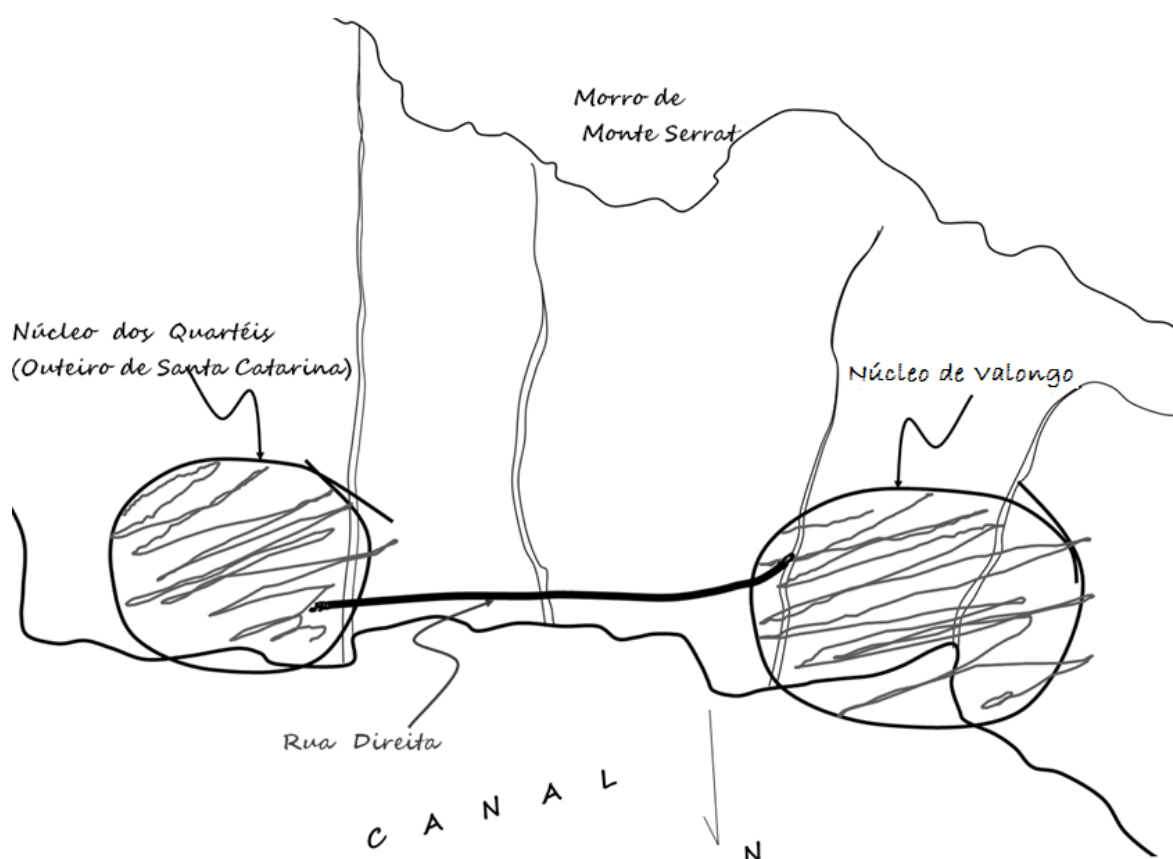


Figura 160- Croqui esquemático mostrando a formação inicial da Vila.  
Fonte: arquivo do autor.

Tomando como base o croqui da vila correspondente ao ano de 1765, portanto, pouco mais de dois séculos desde a sua fundação (1543), é possível perceber a linearidade do seu traçado urbano, o qual se desenvolve pontuado por edifícios religiosos, administrativos e militares, além de espaços públicos existentes ao longo da via. Notam-se também alguns edifícios construídos antes do ano de 1640, que se comportaram como elementos estruturadores do traçado, como a Igreja Matriz, a Casa da Câmara e a Casa do Trem Real entre outros, (Andrade, 1989). Por outro lado, aparecem os obstáculos naturais como o morro de Monte Serrat e os ribeirões que correm perpendicularmente na direção da Rua Direita, principal vetor de crescimento da Vila na época, Figura 161.

Essa imagem mostra a situação urbana da época, apontando o crescimento no sentido leste/oeste. Neste momento, o traçado urbano acompanha a orla marítima com uma única rua de ligação entre os dois núcleos.

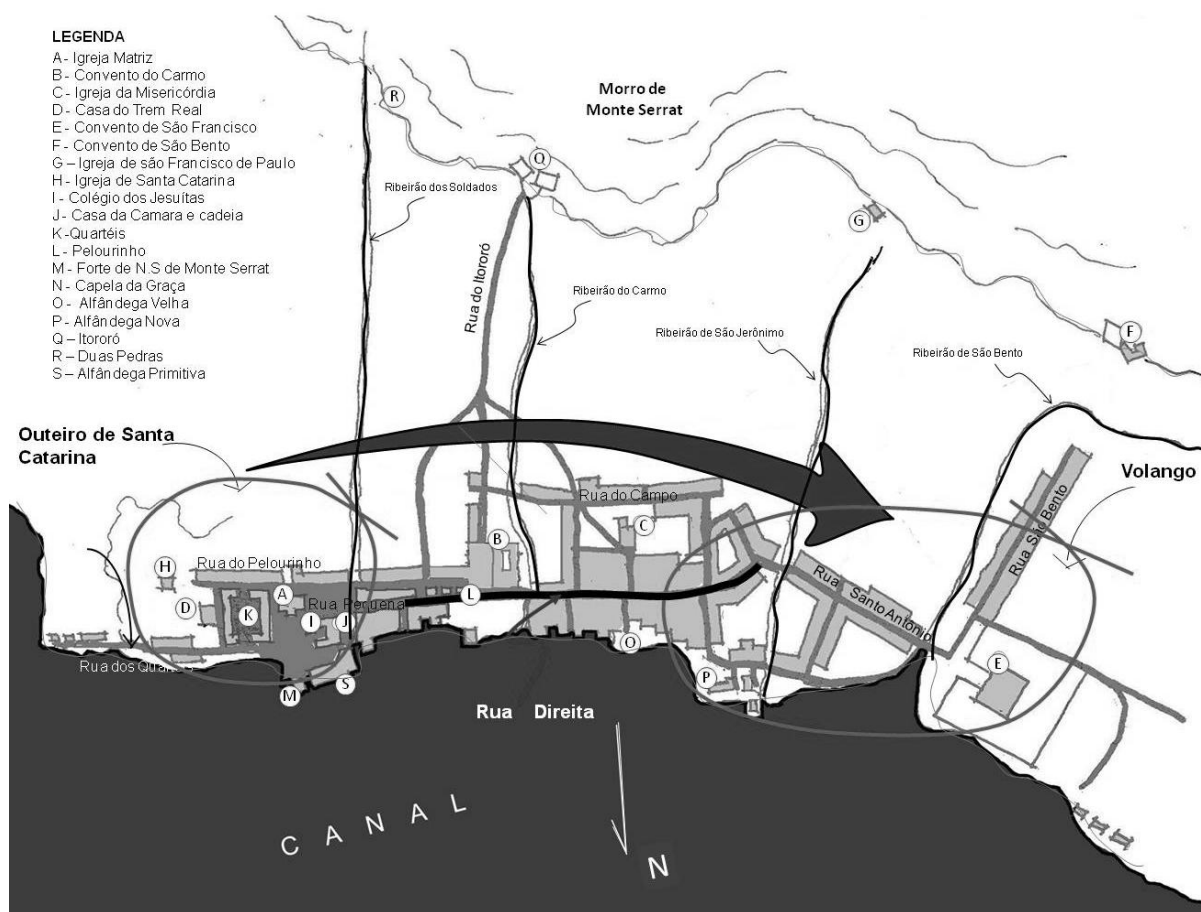


Figura 161 - O croqui esquemático destaca o sentido de crescimento da Vila e evidencia os principais edifícios existentes a época. A figura tem como base a planta da Vila de Santos em 1765 - Benedito Calixto - (anexo 7).

Fonte: arquivo do autor.

As informações contidas na Figura 162, correspondem ao ano de 1765, mostram que o núcleo dos Quartéis, local onde se predominavam as funções administrativas, religiosas e militares, tinha o largo da matriz como elemento polarizador, além dos edifícios estruturadores existentes naquela região. Ao longo da Rua Direita, existem ruas perpendiculares, algumas retas, outras tortuosas. No outro extremo da rua, se encontra o núcleo de Valongo, composto por quarteirões irregulares, tanto na forma como em suas dimensões, dando origem a uma malha urbana com características labirínticas.

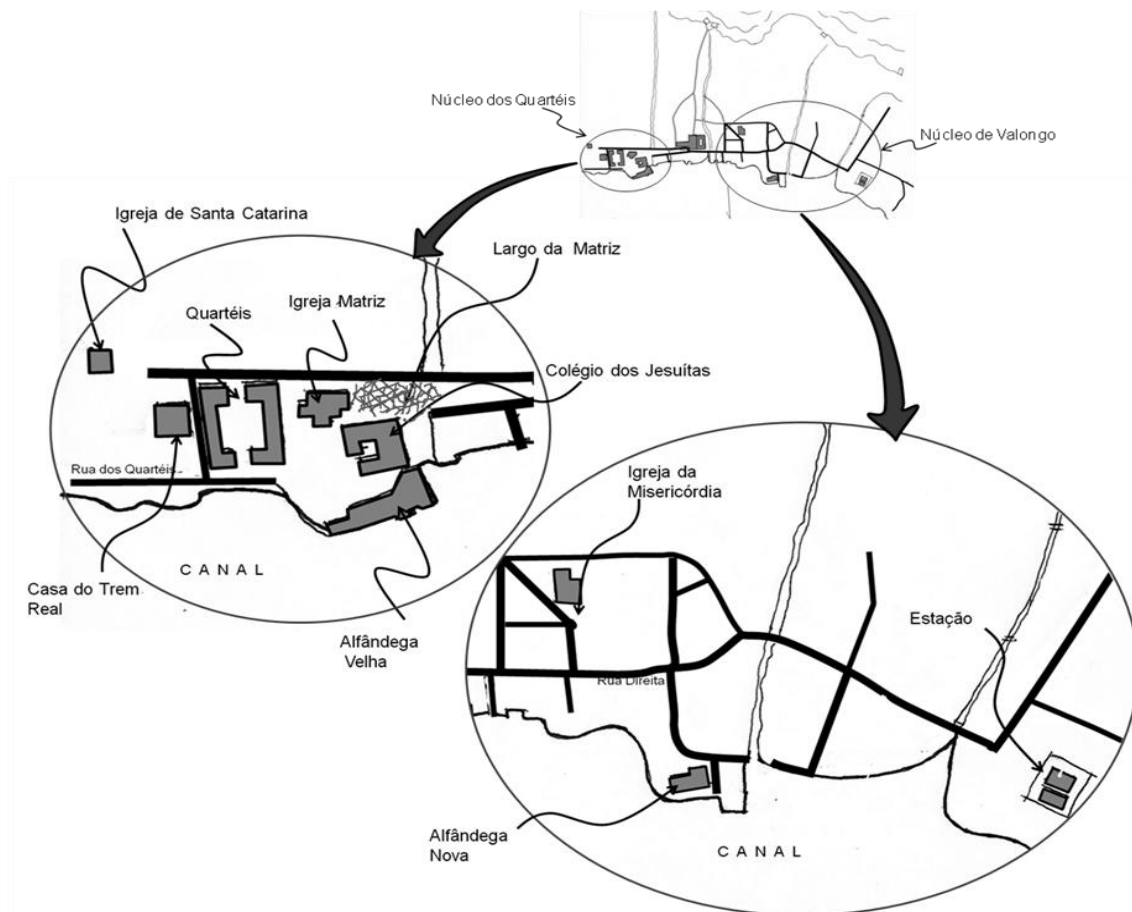


Figura 162- Detalhes esquemáticos caracterizando o traçado urbano dos dois núcleos iniciais da Vila. A figura tem como base a planta da Vila de Santos em 1765 - Benedito Calixto - (anexo 7).  
Fonte: arquivo do autor.

Fazendo uma comparação com referência ao crescimento urbano da Vila de Santos, entre o período que vai desde sua fundação, ao ano de 1765, e o período posterior, até ao ano de 1822, nota-se que a vila pouco se desenvolveu neste intervalo de 57 anos; a sua malha urbana continuou basicamente a mesma, com um incipiente acréscimo da Rua Nova, rumo aos Quartéis, e a Rua do Rosário que surge expandindo a Vila para o lado das encostas, Figura 163. Constata-se que, nesta época, a urbanização crescia em direção norte/sul, rumo aos morros.

A imagem mostra a situação urbano da época, destacando, a direção da expansão urbana, rumo ao morro de Monte Serrat, assim como, o traçado de novas ruas com tendência para a formação de uma malha urbana de características ortogonais, contrastando com as ruas de traçado orgânico do núcleo de Valongo.

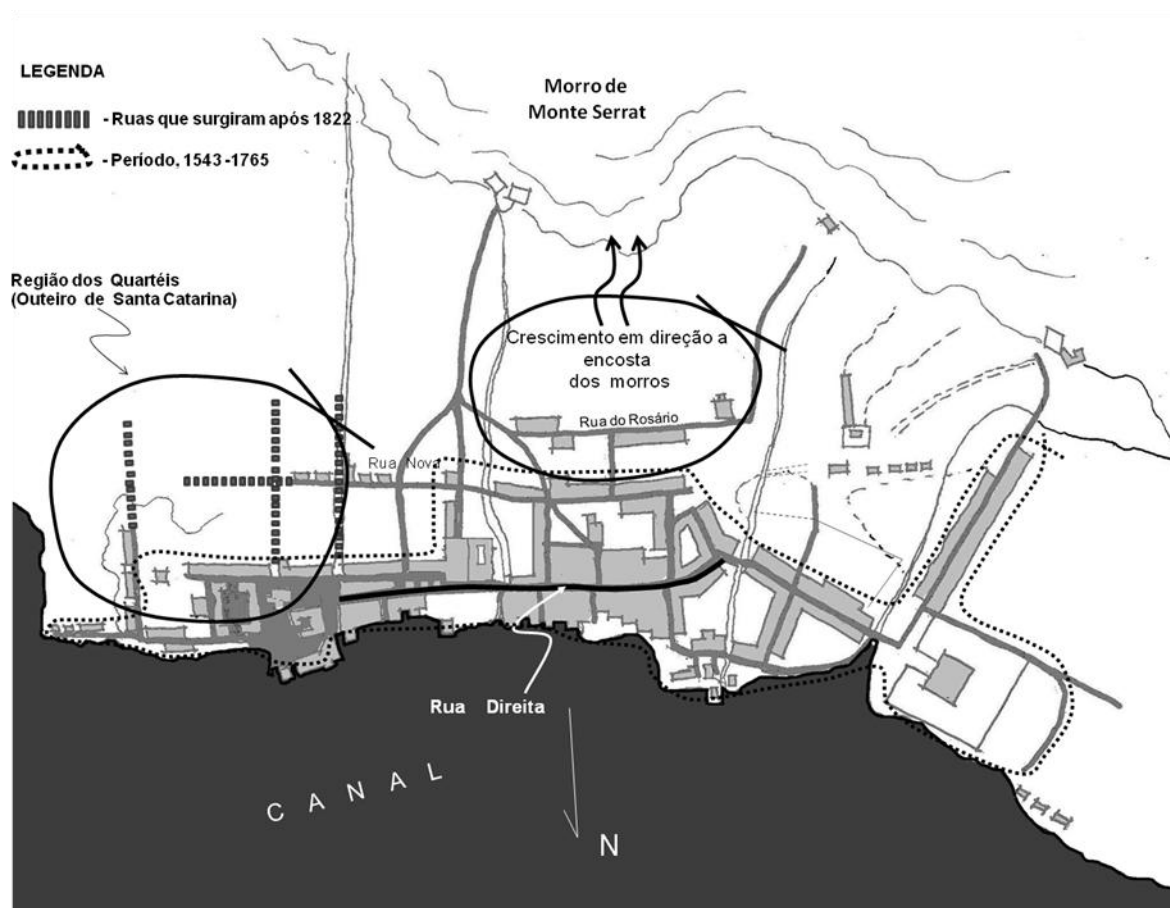


Figura 163 - o croqui esquemático mostra a superposição de dois períodos da Vila, correspondentes aos anos de 1765 e 1822 – (anexo 8).

Fonte: arquivo do autor

Por volta de 1850, a cidade começa a crescer na direção dos quartéis iniciando a transformação do centro antigo (Souza, 2006). Naquela altura, concentrava-se em Valongo a dinâmica comercial como também a presença dos melhores hotéis, além das residências das famílias mais importantes.

### 5.3.2. TRANSFORMAÇÃO NO TECIDO URBANO

Cabe lembrar, que a economia cafeeira do oeste paulista foi a causa da construção da ferrovia São Paulo Railway, inaugurada em 1867 (Maziviero, 2009), proporcionando um crescimento significativo da Vila, e desta forma, foi necessário implantar uma infraestrutura para atender às necessidades no que diz respeito ao escoamento da produção cafeeira. Neste contexto, a cidade sofreu várias alterações na sua malha urbana.

Com a estação construída na região de Valongo há uma redefinição do uso do solo urbano nos arredores; os locais onde se concentravam a elite e os melhores hotéis transformam-se numa área de trabalhadores vinculados aos serviços portuários como os doqueiros, estivadores, carroceiros, ferroviários e ensacadores de café (Lanna, 1996). Diante dessa situação, Valongo torna-se popular e caracteriza-se como uma área de intenso comércio, e de grande concentração de domicílios em cortiços, devido ao seu crescimento vertiginoso no final do século XIX. Como consequência desse facto, os moradores mais abastados, deslocam-se para bairros adjacentes, como Paquetá, fora do centro inicial da Vila, Figura 164. O traçado das ruas, à medida que se afastam do núcleo inicial, em direção norte/sul, vai-se compondo por ruas retas e quarteirões de geometria retangular, dando origem a uma malha com características ortogonais.

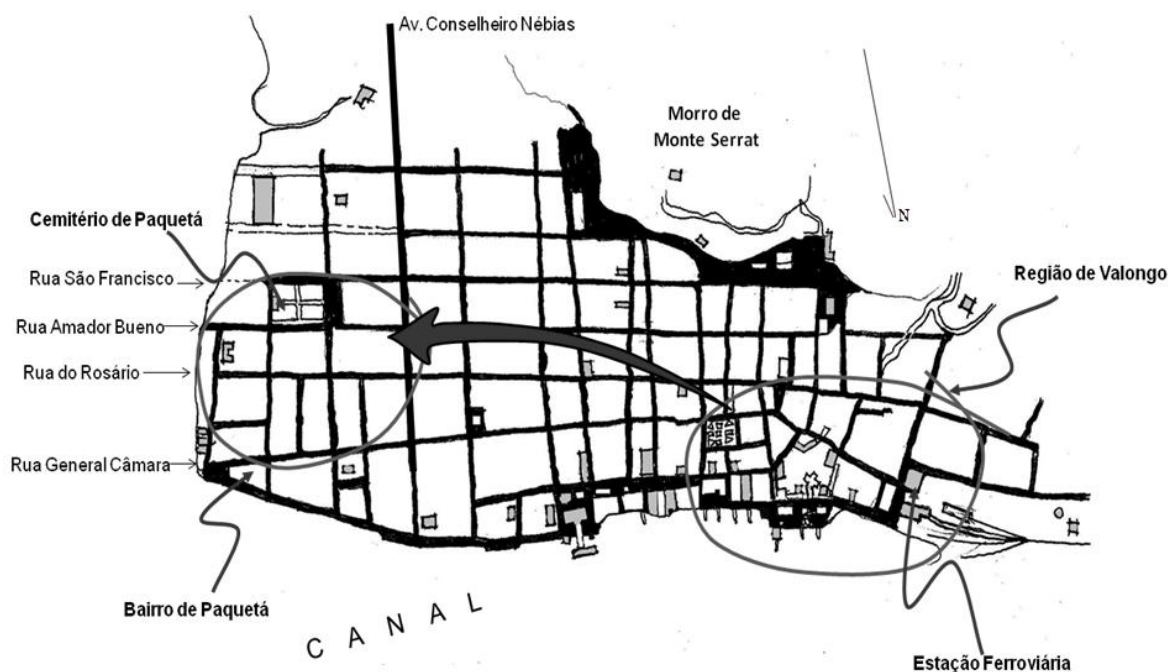


Figura 164 – O croqui mostra o sentido de deslocamento da classe mais rica que residia em Valongo, para o bairro de Paquetá. A figura tem como base a Planta de Santos, 1878 - Jules Martin - (anexo 9).  
Fonte: arquivo do autor.

A Figura 165, mostra a sequência de deslocamento da população mais abastada, em direção ao bairro de Vila Nova.

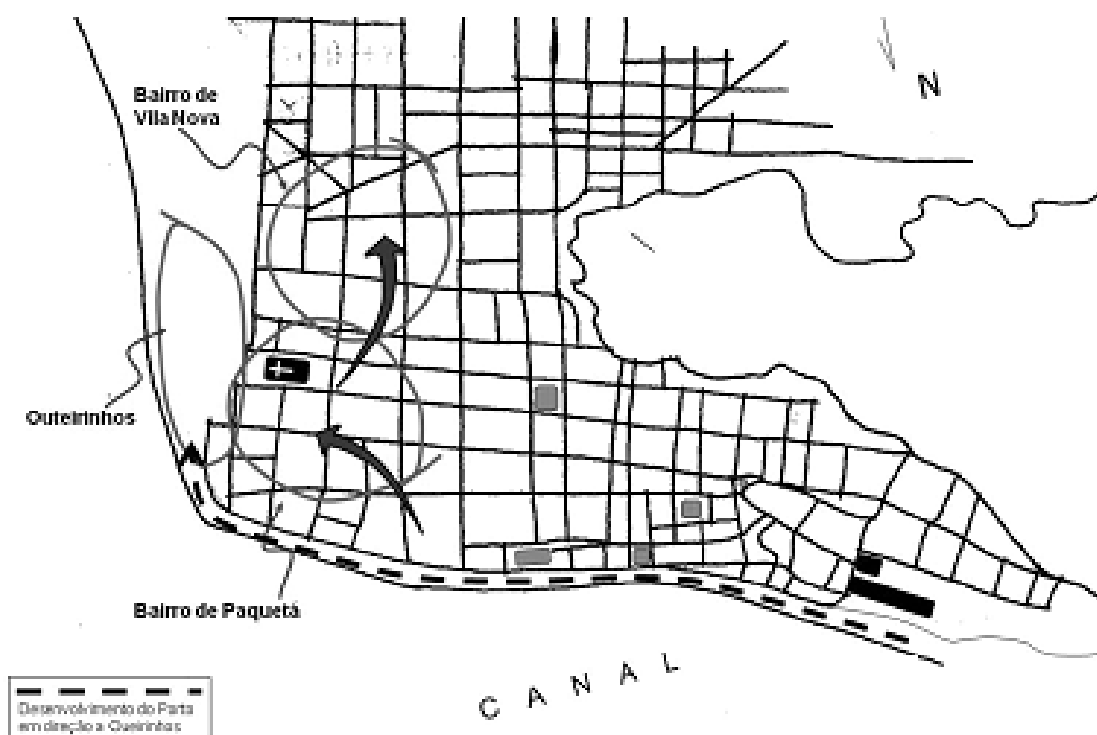


Figura 165 – o croqui mostra a saída da classe mais abastada em rumo a ao bairro de Vila Nova, e a entrada dos operários no bairro de Paquetá. A figura tem como base a planta da Cidade de Santos, 1916 - (anexo 12).  
Fonte: arquivo do autor.

Em síntese, fica claro que, a economia cafeeira, proporcionou as obras de melhoramento do porto, elevou de forma significativa as atividades portuárias, acontecimento este que certamente originou a alteração do tecido urbano da cidade, dando uma nova direção ao crescimento urbano, consolidando, também, a região de Valongo como essencialmente comercial.

A imagem seguinte mostra o tecido urbano, desenvolvido após o período colonial, evidenciando ruas retas, largas, formando uma malha ortogonal, segundo a tendência do século XIX. Destaca ainda as intervenções realizadas, como demolições e adaptações que se julgavam adequadas para atender às necessidades urbanas devido ao crescimento da cidade, no decorrer da expansão da economia cafeeira, Figura 166.

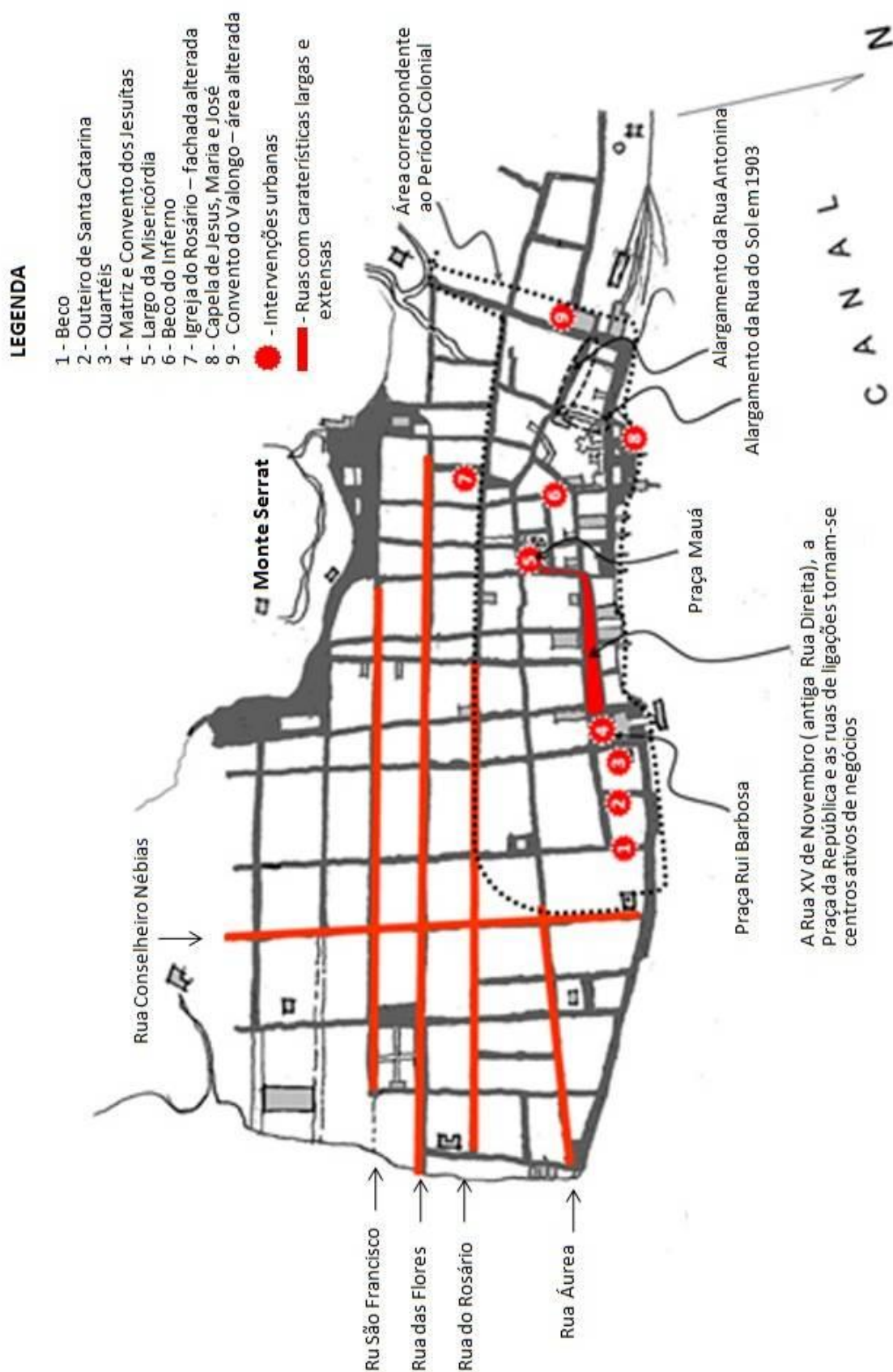


Figura 166 – O croqui mostra uma visão geral do tecido urbano da Cidade de Santos, com destaque para as intervenções urbanas da época. A figura tem como base a Planta de Santos, 1878 – Jules Martin - (anexo 9).  
 Fonte: arquivo do autor.



No início do século XX, a Av. Conselheiro Nébias passou a ser um veio estrutural que canalizou a expansão e ocupação para Barra (Maziviero, 2009) e que, juntamente com a Av. Ana Costa, romperam com os limites da cidade provenientes da colonização.

A área da cidade ocupada após 1888, teve a sua malha urbana baseada no plano do Engenheiro Saturno de Brito, apoiado no traçado preferencialmente retilíneo, ao mesmo tempo que, sem romper com o traçado existente, contemplava a cidade de forma pitoresca, Figura 167, (Ramos, 2004).

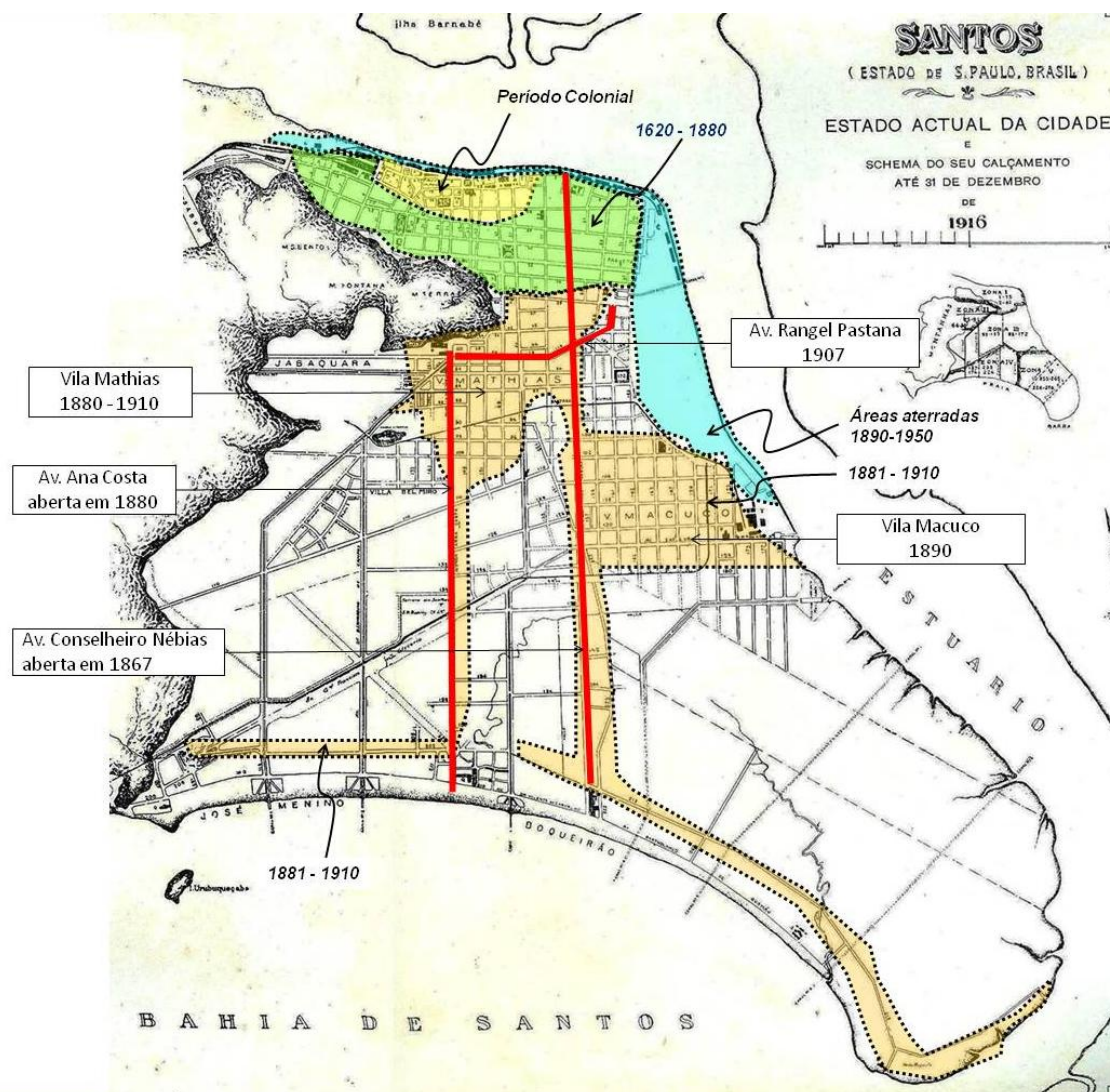


Figura 167 – O esquema mostra a malha urbana da Cidade de Santos em processo de desenvolvimento, e evidencia os principais vetores de crescimento urbano. A figura tem como base a planta da Cidade de Santos, 1916 – (anexo12).

Fonte: arquivo do autor.

Este trabalho circunscreve-se apenas à área central, início da cidade, onde se propôs investigar a influência das atividades económicas ocorridas no ciclo investigado. No entanto, pode-se afirmar que a parte da cidade que surgiu tendo como principais vetores de crescimento as Av. Ana Costa e Conselheiro Nébias desenvolveu-se segundo o plano de Saturnino Brito, numa malha urbana ortogonal, adequada aos canais a serem construídos.

Depois desta síntese sobre a evolução da morfologia e do traçado urbano nas três cidades analisadas, resta sistematizar as principais conclusões desta investigação, matéria essa contemplada no capítulo seguinte.



## 5.4 CONCLUSÃO

### 5.4.1. A FORÇA DA ECONOMIA NA TRANSFORMAÇÃO URBANA

#### 5.4.1.1. A cidade de Ouro Preto

Ao longo da investigação foi possível constatar a influência que as atividades económicas tiveram no traçado e na forma urbana das cidades selecionadas para o estudo.

Em relação à cidade de Ouro Preto, entendemos que as atividades económicas e a morfologia urbana, estiveram muito ligadas desde o início de sua fundação. A cidade desenvolveu-se da união de arraiais que surgiram ao longo de uma estrada, e da quantidade de trabalhadores que chegavam nas datas mineiras, e que aumentou de forma significativa em relação à população dos arraiais, provocando uma expansão do espaço urbano, e, por fim, promovendo um crescimento de forma centrípeta, tendo a estrada principal como suporte para o seu desenvolvimento urbano.

Os dados da Tabela 1, mostram o movimento demográfico na comarca de Ouro Preto, entre 1776 e 1835. Nota-se que em 1776 a quantidade de habitantes foi bastante expressiva; no entanto, no início do século XIX, esse quadro muda, a cidade entra num processo de esvaziamento populacional, que se estende até às duas primeiras décadas do século XX. Portanto, uma população de 78.618 habitantes, alcançada em 1776, entra em declínio chegando a 71.796 habitantes, em 1820, representando um decréscimo populacional de 8,67%, em relação ao ano de 1776.

População da Comarca de Ouro Preto <sup>22</sup>		
Ano	População	Crescimento
1776	78618	-
1808	72286	-8,05%
1820	71796	-0,67
1835	84376	17,52

Tabela 1- Variações do crescimento da população da comarca de Ouro Preto, entre os anos de 1776 e 1835. Fonte: Tabela elaborada pelo autor, a partir de dados retirados de Cunha (2007).

O Gráfico 1, mostra o decréscimo populacional entre 1776 e 1820 e, em seguida, a sua recuperação por volta do ano de 1835.

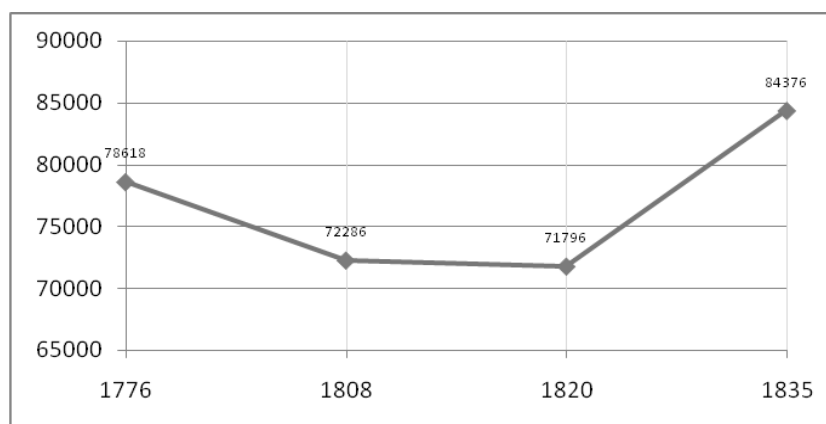


Gráfico 1- Variações do crescimento da população da comarca de Ouro Preto, entre os anos de 1776 e 1835. Fonte: Gráfico elaborado pelo autor, tendo como base alguns dados retirados de Cunha (2007).

<sup>22</sup> A demografia a ser considerada neste estudo, será referente à Comarca de Ouro Preto.

Fazendo uma análise profunda, trabalhando somente com dados referentes à cidade de Ouro Preto, percebe-se que o esvaziamento populacional ainda é maior, conforme mostra a Tabela 2. Enquanto o crescimento negativo, entre os anos de 1808 e 1820, na comarca de Ouro Preto foi de 0,67%, nesse mesmo período, somente na cidade de Ouro Preto foi de 9,43%.

Comarca de Ouro Preto						
Termo	População					
	1808	%	1820	%	1835	%
Ouro Preto	22.222	30,74	20.126	28,07	11.206	13,28
Mariana	50.064	69,25	51.570	71,92	73.170	86,71

Tabela 2 – População da comarca de Ouro Preto, entre 1808 e 1835.  
Fonte: Cunha (2007).

Por outro lado, o Gráfico 2, mostra o crescimento expressivo da produção do ouro no período colonial, tendo nos primeiros anos de exploração, entre 1701 e 1720, uma produção de 55 t, chegando aos próximos 20 anos, a 180 t, um aumento de 227,27%. Nota-se que o auge do ouro ocorreu entre 1740 e 1760, quando atingiu 290 t, representando um crescimento de 427,27%, em relação ao período 1701/1720.

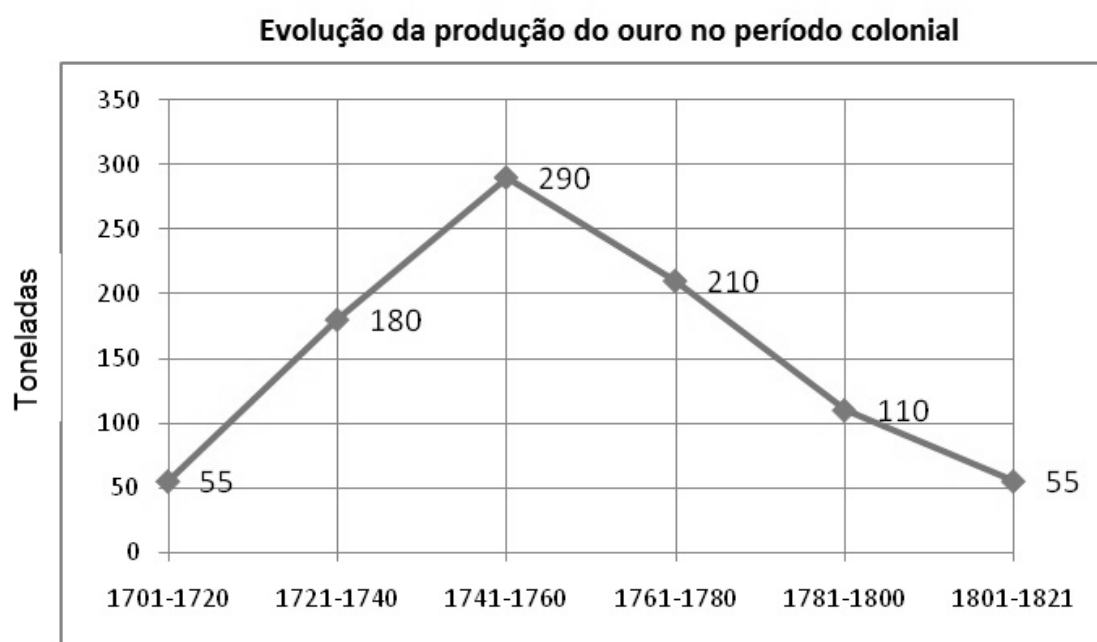


Gráfico 2 – Evolução da produção do ouro no período colonial.  
Fonte: IBGE, gráfico elaborado pelo autor, com base em dados retirados de Oliveira (2011).

Comparando os dados demográficos contidos no Gráfico 1, com os da produção do ouro, Gráfico 2, percebe-se que a população acompanhou o movimento da produção do ouro, tanto no crescimento como no declínio. O período em que o ouro atinge o máximo da sua produção é o mesmo em que ocorre o maior número de habitantes. Por outro lado, com o declínio da produção aurífera, há um esvaziamento da população, dos 78.618 habitantes em 1776 para 71.796 habitantes em 1820.

A evolução urbana da cidade de Ouro Preto é demonstrada através do Quadro 2, onde se faz uma síntese do processo percorrido durante o período entre os anos de 1700 e 1820, e se evidencia os aspectos demográficos e de expansão urbana, sob a influência da economia advinda da produção do ouro.

**SÍNTESE DA EVOLUÇÃO URBANA DE OURO PRETO**

ITENS	PERÍODOS	
	1700 -1740 Primeira fase da produção do ouro.	1740 -1820 Auge e declínio da produção aurífera
Produção do ouro	Entre 1701 e 1720, foram produzidas 55t, passando para 180 t, no período entre 1721 e 1740.	Entre 1741 e 1760 foram produzidas 290t, diminuindo para 210t, entre 1761 e 1800, chegando a 55t, entre 1801 e 1821.
Edifícios construídos e obras urbanas realizadas	Dos 13 edifícios religiosos construídos na cidade, 7 foram inaugurados antes do ano de 1730. Todos próximos a córregos.	Entre 1770 e 1804 foram inauguradas, 6 igrejas. Entre 1735 e 1763, foi realizada a maior quantidade de intervenções urbanas, como: calçamentos de ruas, construções de pontes e chafarizes.
População	Em 1721, a Comarca de Ouro Preto, atinge uma população de 40.345 habitantes.	Em 1776, a população passou a 78.618 habitantes, um crescimento de 94,86%, em relação ao de 1721. Em 1820, passou a 71.296 habitantes, um decréscimo de 8,67%.
Vetor de crescimento	A vila desenvolveu-se ao longo de caminhos e estradas, de acesso aos garimpos.	A estrada tronco foi o principal vetor de crescimento, atravessando toda a cidade, no sentido longitudinal.
Malha urbana	Os arraiais foram se expandindo e se unindo ao longo da estrada principal, adaptando-se a irregularidade da topografia do sítio.	O processo continua ao longo da estrada principal, numa formação centrípeta, com a ocupação principal num eixo longitudinal. Ruas curtas e tortuosas foram-se adaptando a topografia, resultando numa malha urbana, com características labirínticas.

Quadro 2- evolução urbana da cidade de Ouro Preto, síntese do processo ocorrido entre os anos de 1700 e 1820.

Fonte: arquivo do autor.

Observando as informações contidas no Quadro 2, pode-se afirmar, a existência de uma grande relação entre a produção aurífera, com a variação do crescimento da população distribuída por toda a comarca de Ouro Preto.

Nos primeiros anos de exploração do minério, por volta de 1721, registava-se na Comarca cerca de 40.345 habitantes, e uma produção de 55t. Percebe-se o aumento da produção do ouro, assim como o crescimento da população no decorrer dos anos seguintes.

No período de 1721/40 a produção atingiu 180 t, chegando entre os anos de 1741 a 1760, a um total de 290 t.

Acompanhando esse crescimento da produção aurífera, a população atinge 78.618 habitantes no ano de 1776. Nota-se que, houve um crescimento expressivo, tanto da produção do ouro, como da população, ou seja, houve um crescimento migratório à medida que a produção do ouro cresceu.

Por outro lado, no início do declínio do ouro, a população entra em processo de esvaziamento: dos 78.618 habitantes, de 1776, para 71.796 em 1820, o que corresponde um decréscimo de 8,67 % num período de 44 anos.

No decorrer do tempo, a cidade foi-se tecendo ao longo da estrada principal, acompanhando a exploração aurífera, assim como, os edifícios religiosos, oriundos dos arraiais, foram desempenhando o papel de elementos polarizadores e estruturadores, conduzindo o traçado urbano, o qual naturalmente se vai adequando à topografia do sítio. O croqui esquemático, Figura 168, mostra de modo geral a forma e o traçado urbano da cidade.

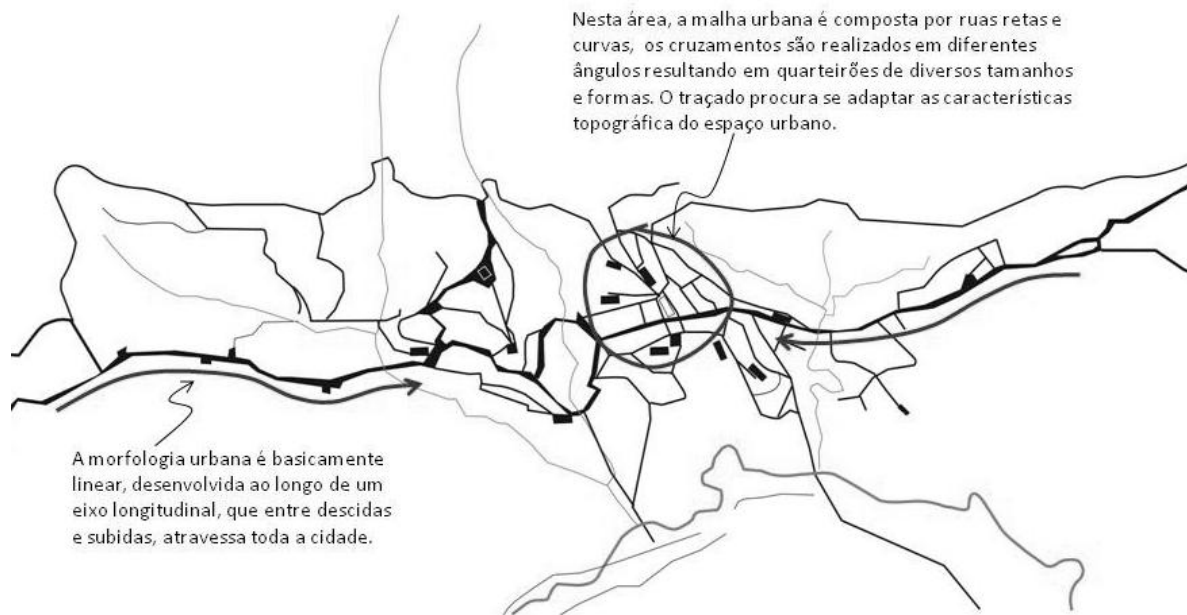
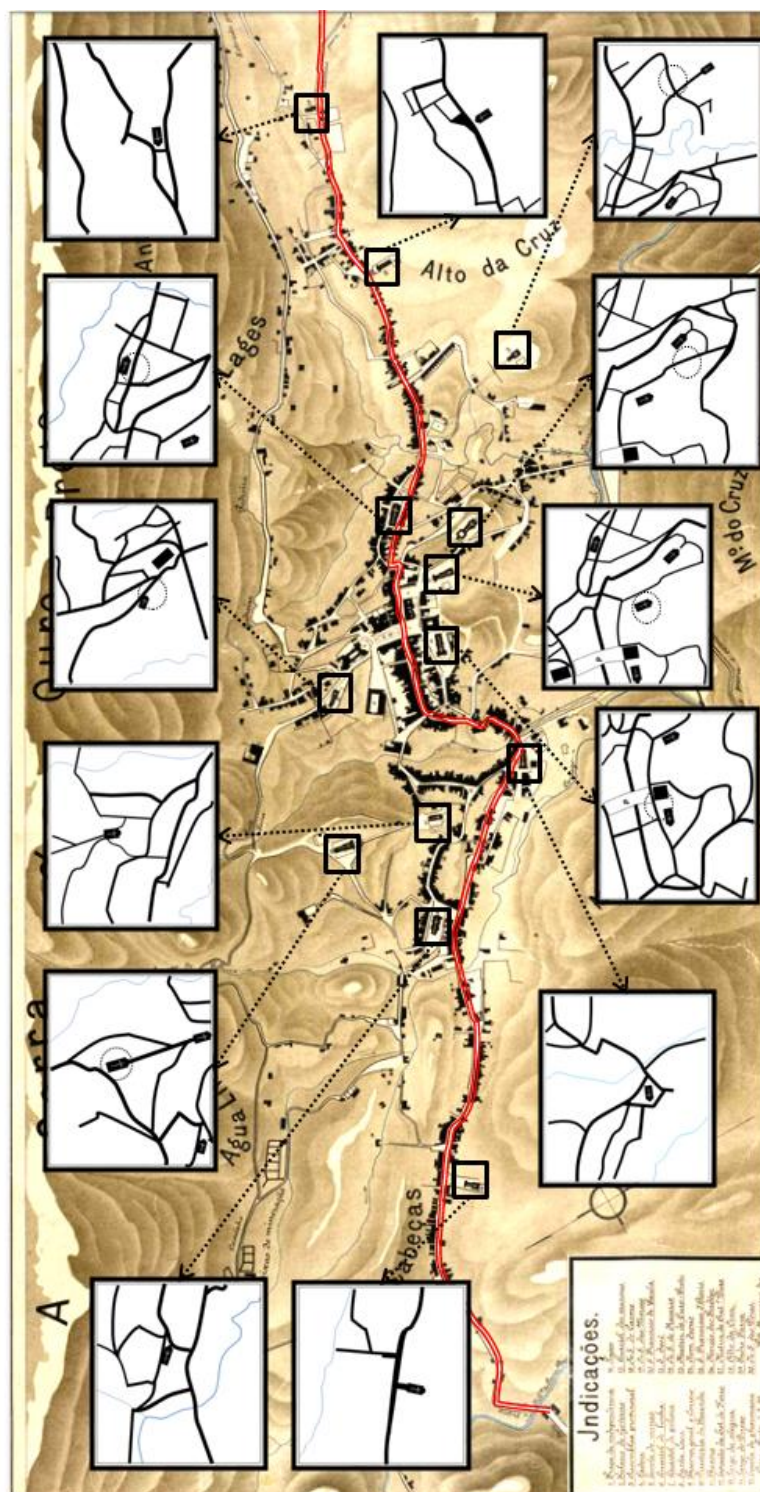


Figura 168 - Croqui esquemático mostrando a forma linear e o traçado urbano da cidade de Ouro Preto. A figura tem como base a Planta da cidade de Ouro Preto, 1888. (anexo 2).  
Fonte: arquivo do autor

Os lucros advindos do período áureo do ouro viabilizaram inúmeras obras de intervenções urbanas significativas na cidade, entre os anos de 1735 e 1763.

Neste contexto, a cidade desenvolveu-se numa absoluta linearidade ao longo de uma estrada, hoje via principal, que atravessa toda a área urbana entre subidas e descidas, acomodando-se à topografia acidentada do terreno. Ao redor das igrejas, ruas tortuosas cruzam-se sem qualquer paralelismo, num traçado irregular, formando uma malha com características bastante labirínticas, conforme a Figura 169.

Na maioria das situações, a malha está condicionada as determinantes do local, não apresentando regularidade geométrica, repetitividade e coordenação modular.



O traçado urbano é formado quase exclusivamente, por ruas onde seus cruzamentos acontecem em diferentes ângulos e periodicidade.

Os quarteirões apresentam diversas formas e tamanhos variados.

Figura 169 – Os detalhes mostram as características labirínticas da malha urbana da cidade de Ouro Preto. A figura tem como base a planta da Cidade de Ouro Preto, 1888 – (anexo 2).  
Fonte: arquivo do autor.

A forma urbana resultante é basicamente linear, com uma malha labiríntica, tendo em vista que é composta por ruas retas e tortuosas, contínuas e descontínuas e, geralmente, sem qualquer paralelismo entre elas, assim como os quarteirões resultantes apresentam diversos formatos, dimensões e graus de ocupação nessa lógica orgânica.

Torna-se evidente que existe uma relação estreita, entre o ouro, os arraiais, os templos religiosos, a topografia e a morfologia urbana da cidade.

Com essas constatações, conclui-se que, as atividades económicas tiveram de facto, grandes influências na forma e no traçado urbano, da cidade de Ouro Preto. Portanto, entende-se que, a hipótese formulada no início desta Tese, foi confirmada no decorrer dos estudos realizados.

#### 5.4.1.2. A cidade de Manaus

Quanto a Manaus, é possível perceber a influência que o excedente da economia gomífera proporcionou na transformação do traçado urbano da cidade. De acordo com os estudos aqui realizados, é sabido que a capital da província ficou estagnada por cerca de dois séculos, tendo o governo alegado à falta de recursos para realizar as intervenções urbanas necessárias, em favor da expansão da cidade. Esta situação só veio a mudar por volta do ano de 1870, com a chegada da economia da borracha, quando Manaus, que até então parecia uma aldeia, foi transformada na imaginária “Paris dos Trópicos”. Uma cidade pontuada por vários edifícios de arquitetura destacável, fazendo o papel de elementos estruturadores e polarizadores urbanos.

Com a ascensão da borracha em meados do século XIX, verificou-se um crescimento migratório, elevando a demografia da cidade. Os dados contidos no Gráfico 3, mostram o grande crescimento da população entre 1852 e 1920. Nota-se que, ao completar 183 anos, em 1852, a cidade alcança uma população de 5.081 habitantes; no entanto, nos 58 anos seguintes, isto é, em 1910, essa população chega a atingir 80.000, um crescimento de 1.474,49%, em relação ao ano de 1852.

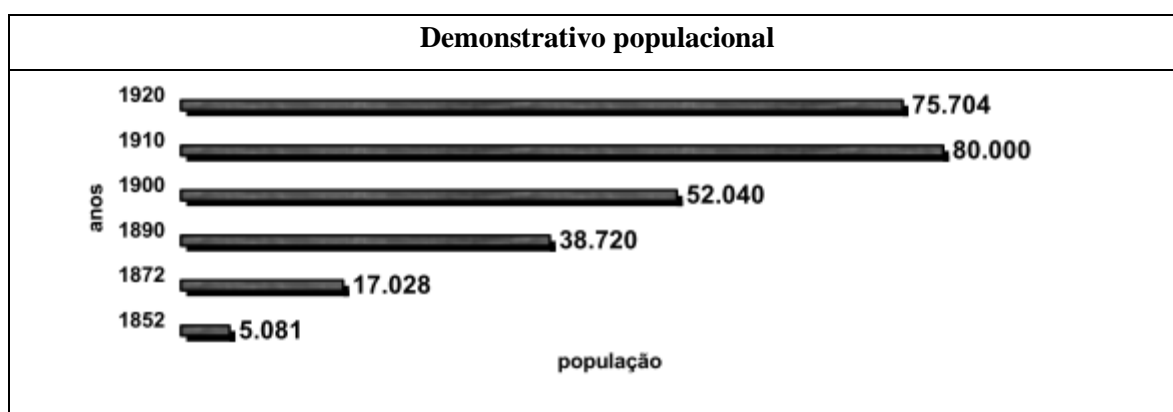


Gráfico 3 - Evolução da população de Manaus, entre, 1852 e 1920. Ano 1852, Censo Populacional FALLA, 1853. Os outros anos, cf. Pinheiro, 1997, p. 64.

Fonte: Souza (2009).

A relação de edifícios e obras públicas importantes, realizadas entre os anos de 1827 (com a construção da Igreja dos Remédios), e o ano de 1912, Quadro 3, dá-nos uma ideia do número de obras realizadas e da sua distribuição ao longo de 85 anos.

EDIFÍCIOS E OBRAS PÚBLICAS DESTACÁVEIS ENTRE 1827 E 1912			
IGREJA NOSSA SENHORA DOS REMÉDIOS	1827	PONTE CAMPUS SALES	1895
HOSPITAL - ILHA DE SÃO VICENTE	1852	PONTE ROMANA 1	1896
PALACETE PROVINCIAL	1867	PONTE ROMANA 2	1896
BENEFICENTE PORTUGUESA	1873	TEATRO AMAZONAS	1896
PALÁCIO DO GOVERNO - ANTIGO	1876	RESERVATÓRIO DA CASTELHANA	1899
IGREJA MATRIZ	1878	RESERVATÓRIO DO MOCO	1899

CEMITÉRIO DOS REMÉDIOS	1880	PALÁCIO DA JUSTIÇA	1900
PONTE DOS REMÉDIOS	1881	ATERRO DO IGARAPÉ DO ESPÍRITO SANTO	1900
MERCADO ADOLPHO LISBOA	1882	PORTO DE MANAUS	1902
MERCADO DE FERRO	1883	PALÁCIO RIO NEGRO	1903
REPRESA DA CACHOEIRA GRANDE	1884	ATERRO DO IGARAPÉ DOS REMÉDIOS	1904
GYMNASIO AMAZONENSE PEDRO II	1886	SANTA CASA DA MISERICORDIA	1905
IGREJA SÃO SEBASTIÃO	1888	ALFÂNDEGA	1906
TESOURO PÚBLICO	1889	CEMITÉRIO SÃO JOÃO BATISTA	1906
INSTITUTO BENJAMIN CONSTANT	1894	PENITENCIÁRIA	1908
PALÁCIO DO GOVERNO	1894	BIBLIOTECA PÚBLICA	1910
PONTE BENJAMIN CONSTANT	1895		

Quadro 3 - Relação de edifícios e obras públicas construídas ou inauguradas entre 1827 e 1912 <sup>23</sup>.  
Fonte: arquivo do autor.

Os dados contidos no Quadro 4, mostram o movimento da exportação da borracha brasileira, ocorrido entre os anos de 1856 e 1939. Nota-se um crescimento significativo nas exportações até 1912, altura em que atinge o valor máximo de 37.178t. A partir deste ano, o movimento entra em declínio, chegando a 11.801t, em 1939.

Exportações de Borracha da Amazônia brasileira:  
1856-1939, em toneladas.

Anos	Quant.	Anos	Quant.	Anos	Quant.	Anos	Quant.
1856	1.906	1900	23.650	1909	34.700	1918	24.713
1861	2.515	1901	27.940	1910	34.248	1919	33.252
1866	5.434	1902	27.120	1911	33.518	1920	23.586
1871	6.765	1903	29.076	1912	37.178	1921	17.439
1876	7.909	1904	27.086	1913	32.141	1922	19.855
1881	8.506	1905	31.887	1914	29.925	1930	14.138
1886	12.690	1906	31.364	1915	29.772	1935	12.370
1891	16.650	1907	34.452	1916	28.305	1939	11.861
1896	19.500	1908	34.270	1917	29.217	-	

Quadro 4 - Demonstrativo da exportação da borracha da Amazônia brasileira, entre os anos de 1856 e 1939.  
Fonte: Le Cointe referido por Fonseca e Monteiro (2012).

Com base no Gráfico 4, referente às exportações da borracha brasileira, entre 1856 e 1916, fica evidente que a economia da borracha foi responsável pela viabilização das citadas obras,

<sup>23</sup> Datas referentes aos edifícios: Igreja Nossa Senhora dos Remédios, Palacete Provincial, Beneficente Portuguesa, antigo Palácio do Governo, Igreja Matriz, Reservatório do Moco, Mercado Adolpho Lisboa, Ginásio Amazonense, Tesouro Público, Instituto Benjamin Constant, Porto de Manaus, ao Palácio Rio Negro, Santa Casa da Misericórdia, Alfândega, Cemitério São João Batista, Penitenciária, e Biblioteca Pública (Costa). Hospital São Vicente, Cemitério dos Remédios, Ponte Campus Sales, Ponte Romana 1, Ponte Romana 2, e Ponte dos Remédios (Duarte, 2009). Reservatório da Castelhana, Palácio da Justiça, Palácio do Governo (Mesquita, 2005). Aterro do Igarapé do Espírito Sant, Aterro do igarapé dos Remedios (Valle, 1999).



considerando que o período de maior construção coincide com o de maior exportação, ou seja, a prosperidade financeira foi decisiva no desenvolvimento urbano da cidade.



Gráfico 4 – Exportação de borracha da Amazônia brasileira, entre os anos de 1856 e 1916.

Fonte: arquivo do autor, elaborado tendo por base os dados retirados do Quadro 3.

Percebe-se também que, das 33 obras relacionadas, entre intervenções urbanas e construções de edifícios, 18% foram realizadas ao longo de 55 anos, entre 1825 a 1880, no entanto, em apenas 32 anos, já no período da borracha, entre 1880 e 1912, encontra-se a maior quantidade, correspondendo a 82%, conforme mostra o Gráfico 5.

#### Edifícios destacáveis e obras públicas realizadas no período de 87 anos

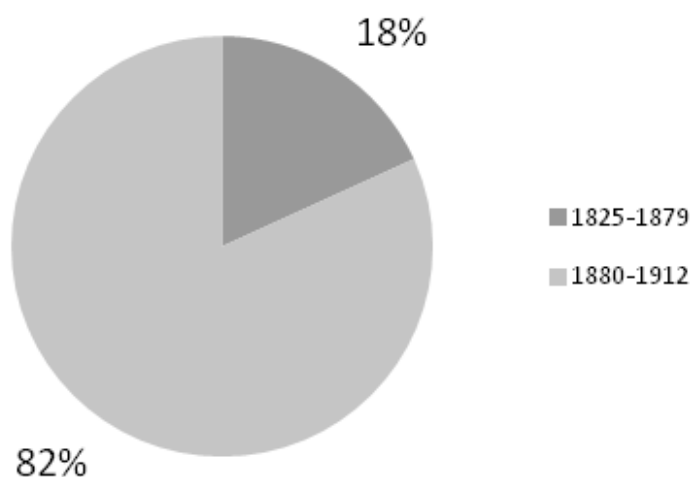


Gráfico 5 - A maior parte dos edifícios e obras urbanas importantes realizadas em Manaus, no período 1825/1912, ocorreu entre 1880 e 1912.

Fonte: arquivo do autor.



Fazendo uma análise minuciosa no período entre os anos de 1880 e 1912, discutido anteriormente, podemos notar que foi entre 1891 e 1901, que a cidade teve maior concentração de obras, representando 41% do total das realizações, facto este motivado pelos excedentes económicos provenientes da comercialização da borracha, Gráfico 6.

### Edifícios destacáveis e obras públicas realizadas no período de 32 anos

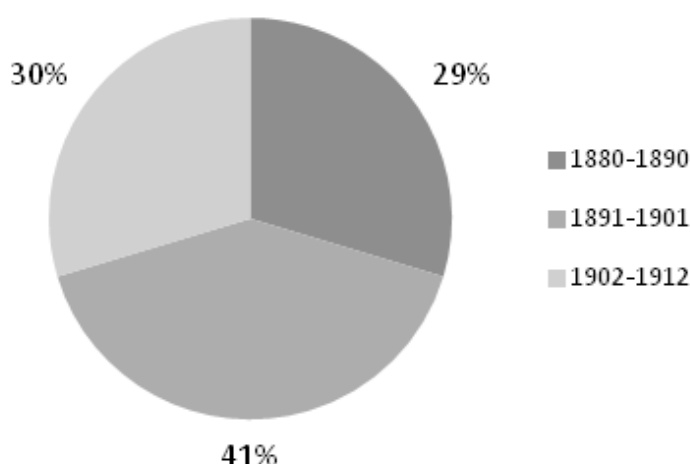


Gráfico 6 - Edifícios e obras realizadas entre 1880 e 1912, 41% destas aconteceram entre 1891 e 1901, período de grande produção de borracha.

Fonte: arquivo do autor.

Comparando as plantas cartográficas de Manaus, referentes aos anos de 1879 e 1903, percebe-se, de forma clara, o crescimento urbano que a cidade registou após a chegada da economia da borracha.

A planta da cidade do período provincial, Figura 170, mostra uma área demarcada sugerindo a projeção (Mesquita, 2006) de um plano de crescimento em direção norte, tendo como limite uma rua sem denominação, posteriormente chamada Ramos Ferreira, a oeste a Rua Epaminondas, ao sul a Rua Brasileira e leste Rua Correa de Miranda, formando um quadrado. No entanto, esta área ainda se apresenta praticamente desocupada, o maior adensamento ocupacional mantinha-se nas proximidades da Rua Brasileira. A área marcada na planta corresponde aproximadamente a 105,88 hectares<sup>24</sup>.

Por outro lado, a planta da cidade referente ao ano de 1903, Figura 171, evidencia que já possuía uma área de cerca de 750,28 hectares, o que representa um crescimento à volta de 608%. Este facto evidencia o espetacular crescimento urbano de Manaus nos últimos 24 anos, movido pela economia advinda da borracha. O traçado urbano, neste momento já se encontra bem definido segundo as diretrizes do Plano de Embelezamento implantado na última década do século XIX.

<sup>24</sup> As áreas foram calculadas tendo como base as referências das plantas de 1879 (anexo 5) e 1903 (anexo 6). As informações destas plantas foram transferidas para imagem satélite da cidade de Manaus (Google). O calculo foi feito utilizando o software Daft Logic, disponível em <http://www.daftlogic.com/projects-google-maps-area-calculator-tool.htm>



Figura 170 - Área urbana de Manaus, em destaque as regiões de maior e menor adensamento ocupacional. Planta da Cidade de Manaus, 1879 (anexo 5). Editado pelo autor.  
Fonte: arquivo do autor.



Figura 171 - Em destaque a área urbana de Manaus, correspondente ao ano de 1879, sobre a Planta da Cidade de Manaus de 1903 (anexo 6). Editado pelo autor.  
Fonte: arquivo do autor.

Com os lucros advindos da economia gomífera, foi possível o financiamento de grandes projetos que viabilizaram a expansão da cidade. Dentro deste contexto, os obstáculos naturais delimitadores

da cidade foram sendo superados, através de aterros de igarapés e construções de pontes, surgindo novos vetores do crescimento, marcando um novo traçado urbano com ruas largas e retas que se cruzam nas direções sul/norte e oeste/leste, dando origem a uma malha com características ortogonais, Figura 172, bem diferente daquela que ficou marcada até meados do século XIX, em uma área que se expandiu até a Rua Brasileira.

A configuração urbana, desenvolvida a partir da Av. Sete de Setembro em direção norte é caracterizada como uma malha urbana ortogonal bem definida; no entanto, nota-se que nos períodos anteriores as ruas seguiam outras orientações. O croqui seguinte, mostra o comportamento do traçado urbano em várias áreas da cidade.

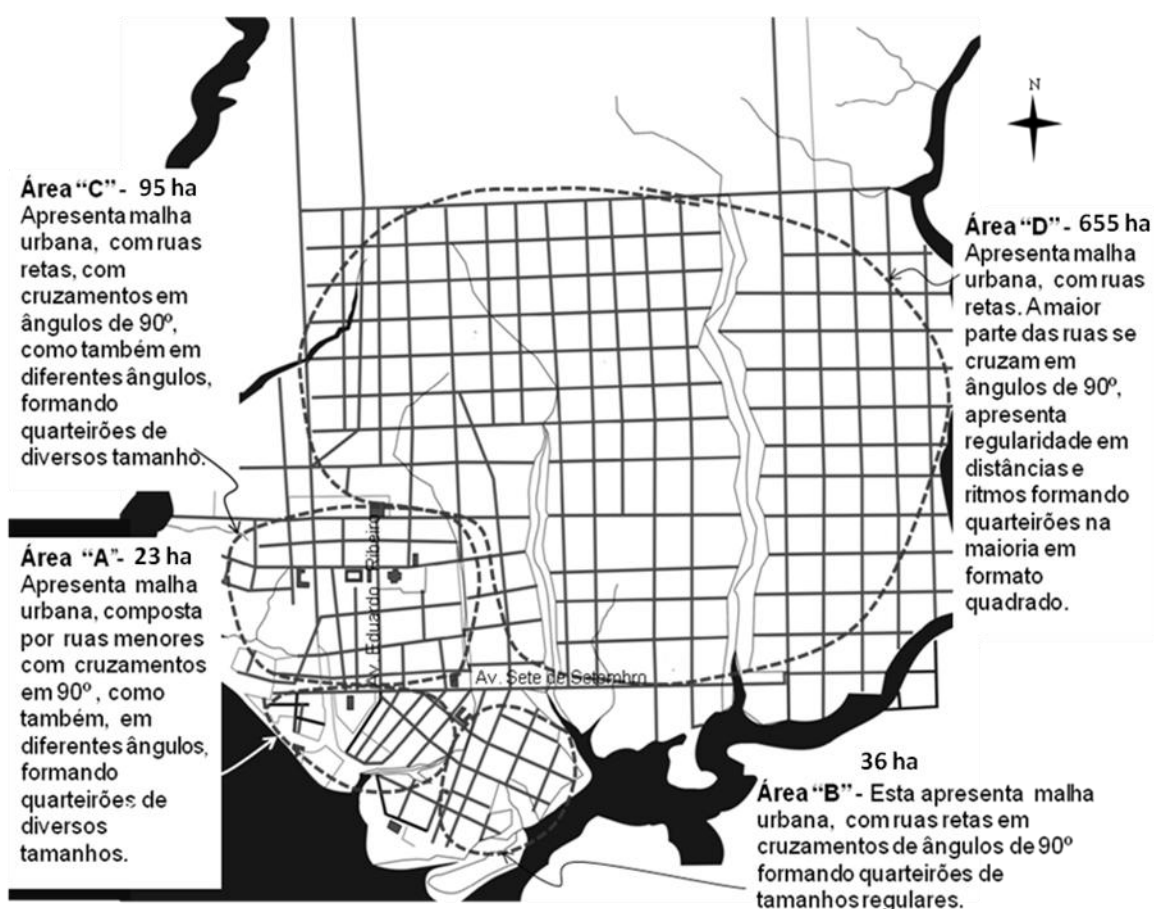


Figura 172 – Croqui mostrando a malha urbana da cidade, destacando quatro áreas com características diferentes. A figura tem como base a planta do ano de 1903 - (anexo 6).  
Fonte: arquivo do autor.

É possível notar que a malha urbana, da área entre a margem do Rio Negro e a Rua Brasileira, desenvolvida até o ano de 1879, continua basicamente com o mesmo traçado em 1903, como mostram os croquis, Figura 173, Figura 174. A maioria do traçado possui características ortogonais; no entanto, as ruas não têm orientação sul/norte, devido à sua adaptação às margens do rio ou dos igarapés, aquando da formação inicial da cidade.

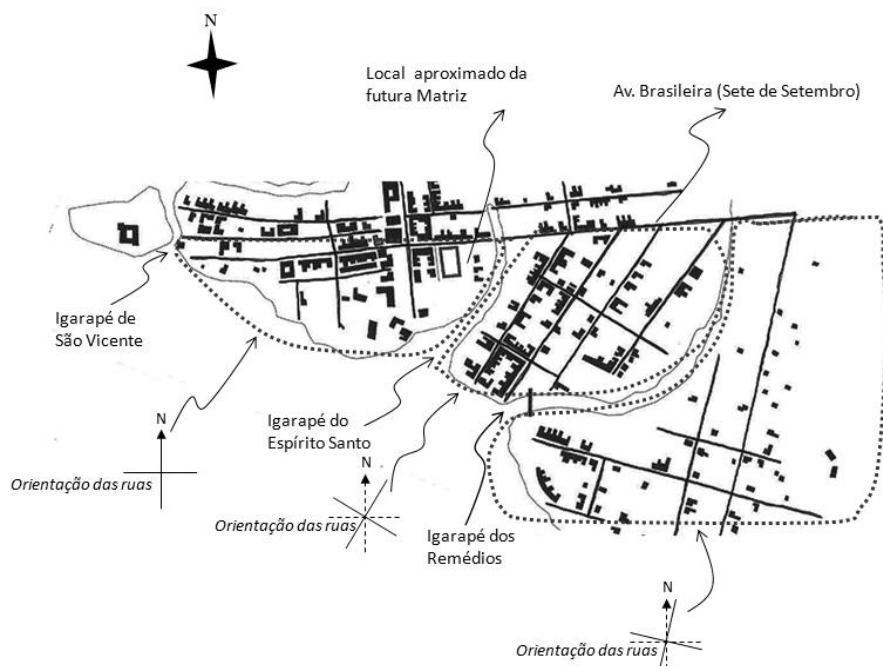


Figura 173 - o croqui mostra o traçado urbano básico da cidade em 1879. Destaca as diferentes orientações das ruas em cada núcleo separado por igarapés. A figura tem como base, a planta da cidade de Manaus, 1879 (anexo 5).

Fonte: arquivo do autor.

A malha correspondente ao ano de 1903 sofreu algumas alterações no traçado, sendo uma destas, o aterramento do igarapé do Espírito Santo, para criação da Rua Eduardo Ribeiro (antiga Rua do Palácio). Refira-se que a base do traçado da malha permanece como em 1879.

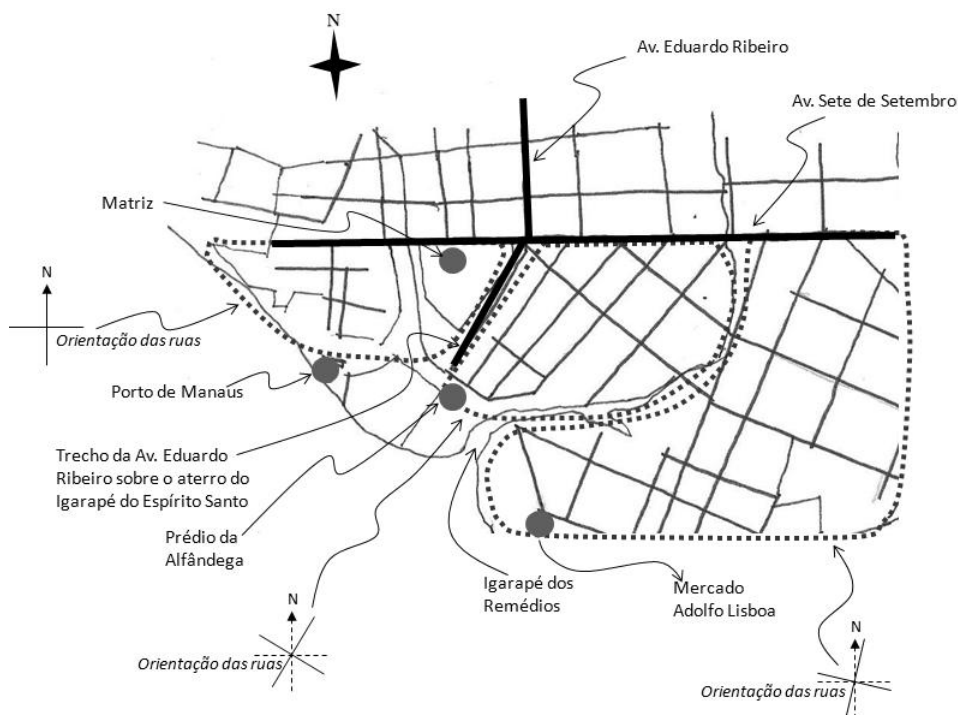


Figura 174 – O croqui mostra que o traçado urbano em 1903, ainda conserva a sua base presente na planta de 1879, com algumas alterações, em função das áreas aterradas. A figura tem como base a planta de Manaus de 1903 (anexo 6).

Fonte: arquivo do autor.

A evolução urbana da cidade de Manaus é demonstrada através do Quadro 5, onde se faz uma síntese do processo ocorrido durante o período de 1852 a 1912, e onde se evidenciam os aspectos demográficos e de expansão urbana, sob a influência da economia advinda da produção da borracha.

**SÍNTESE DA EVOLUÇÃO URBANA DE MANAUS**

ITENS	PERÍODOS	
	1852 – 1879	1880 - 1912
Exportação da borracha	Em 1856, foram exportadas 1.906t, aumentando para 7.909t em 1876.	Em 1912, foram exportadas 37.178t.
Edifícios construídos e obras urbanas realizadas	Até 1879, foram construídos 7 edifícios importantes, entre os de funções públicas administrativas, religiosos e de saúde.	Entre 1880 e 1912, foram executadas, 26 obras, entre edifícios de funções públicas administrativas, de saúde, religiosos, além de intervenções urbanas, como a construção de pontes e aterros de igarapés.
População	Em 1852, ao completar 183 anos, a cidade tinha 5.081 habitantes. Em 1872, a população passou para 17.028 habitantes, o que representa um crescimento de 235,13%, em apenas 20 anos.	Em 1910, a população atingiu 80.000 habitantes, um crescimento de 369,81%, em relação ao ano de 1872.
Área	Em 1879, a expansão da cidade chegava a uma área de 105,88 ha.	Em 1903, passou a 750,28 ha, um crescimento de 608,61%, em relação ao ano de 1879.
Vetor de crescimento	Até 1852 a cidade crescia no sentido oeste/leste, acompanhando à Rua Brasileira, enfrentando vários obstáculos naturais. A partir desta década, inicia-se uma lenta expansão, no sentido sul/norte.	Entre 1880 e 1903 a cidade continua a crescer em direção norte, como também se expandindo para direção o oeste, favorecido pelas de intervenções urbanas.
Malha Urbana	Até 1852 a expansão urbana adapta-se à hidrografia e topografia do sítio, resultando numa malha urbana que se desenvolve em várias direções. Neste período, a ocupação populacional concentra-se entre a rua brasileira e a margem do Rio Negro. Após esta época, inicia-se um traçado com maior regularidade.	É implementado o Projeto de Embelezamento da Cidade (1892-1896), composto por ruas retas que se cruzam perpendicularmente, formando quarteirões de geometria retangular, dando origem a uma malha com características ortogonais.
Infraestrutura	Em 1870, foi inaugurado o serviço de iluminação a querosene.	Após o ano de 1895, a cidade recebe os sistemas de abastecimento de água e esgoto, iluminação elétrica, telefone e telegrafo subfluvial, além de transporte por bondes movidos a eletricidade.

Quadro 5 - Síntese do processo de evolução urbana, ocorrido durante o período de 1852 a 1912, e evidenciando os aspectos demográficos e da expansão urbana.

Fonte: arquivo do autor

Analisando o Quadro 5, nota-se que, só após 183 anos, a cidade atingiu o total de 5.081 habitantes. No entanto, nos 20 anos seguintes, a população passou para 17.028 habitantes, um aumento de

235,13%, em relação a 1852. Comparando os dados apresentados, pode-se afirmar que o crescimento demográfico, nos dois primeiros séculos da Vila, ocorreu de forma bastante lenta.

Esse quadro muda, em meados do século XIX, quando a ascensão da borracha, promove alterações substâncias no comportamento demográfico da cidade.

Nota-se que, em 1856, foram exportadas 1.906t, vinte anos mais tarde, em 1876, a exportação atingiu 7.909t, representando um crescimento de 839,61%. Neste intervalo, a população que era de 5.081 habitantes em 1852, passa para 17.028 em 1872. Torna-se evidente que este facto atraiu mão-de-obra, por meio de migrações intrarregionais e extrarregionais e setoriais, promovendo o processo migratório, sendo este, o fator responsável, pelo significativo crescimento demográfico da cidade.

Observa-se também que a partir do século XIX, se inicia o processo de expansão urbana, principalmente na direção sul/norte. A cidade abrangia uma área de 59 ha, por volta de 1852, aumentando para 105ha, em 1879, e, no início do século XX, atinge a área de 750ha, uma extensão sete vezes maior do que em 1879.

Percebe-se que entre 1880 e 1912, fase áurea da borracha, os lucros advindos da economia gomífera, viabilizaram a realização de grandes obras de intervenções urbanas, além de construção de edifícios monumentais de funções públicas, entre outros, promovendo desta forma, uma imensa transformação urbana na cidade, implementando melhoramentos de infraestruturas, como as instalações dos sistemas de abastecimentos de água e esgotos, iluminação elétrica, telefone e telegráfico subfluvial e transporte, além de bondes movidos a eletricidade.

Entre 1892 e 1896 é implementado o Projeto de Embelezamento da Cidade, seguindo as diretrizes de uma malha urbana, com traçado ortogonal, inspirada em modelo europeu.

Com essas constatações, conclui-se que, as atividades económicas tiveram de facto, grandes influências na forma e no traçado urbano, da cidade de Manaus. Mais uma vez, entende-se que a hipótese formulada no início desta Tese foi confirmada no decorrer dos estudos realizados.

#### 5.4.1.3. A cidade de Santos

No que diz respeito à cidade de Santos, constatamos que a economia cafeeira foi a grande responsável pelo seu rápido crescimento urbano. A cidade que tinha ficado estagnada por quase 300 anos, despertou a partir do ano de 1876, gerando (Santos, 2007) esgotamento da oferta de moradia e acelerando a especulação imobiliária. Os dados do Quadro 6, mostram o crescimento da população da Vila, desde 1772 até o ano de 1913.

Período histórico	Ano do censo	Número de habitantes por sexo			
		H.	M.	Escravos dos dois sexos	Total
Tempos coloniais	1772	942	1.139	--	2.081
	1814	1.319	1.674	2.135	5.128
	1816	1.236	1.591	2.053	4.880
Primeiros anos da Independência	1822	1.173	1.523	2.085	4.781
	1828	1.294	1.504	2.348	5.146
Segundo Império	1854	2.440	2.226	3.189	7.855
	1872	4.108	3.477	1.606	9.151

	1886	--	--	--	15.505
Período republicano	1890	7.150	5.862	--	13.012
	1900	27.688	22.701	--	50.389
	1913	49.482	39.485	--	88.967

Quadro 6 – Censo da população de Santos, referente há vários anos.

Fonte: disponível em <http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0296a04.htm>

Tendo por base o quadro dos censos da cidade de Santos, nota-se que após o ano de 1886 a população da cidade cresceu consideravelmente. Em 1854 tinha 7.855 habitantes, 18 anos depois, em 1872 passou para 9.151, um crescimento de 16,5%, no entanto, de 1872 para o ano 1886, a população saltou para 15.505, um crescimento de 69,44% em apenas 14 anos. Verifica-se ainda que esse crescimento vertiginoso aconteceu depois da inauguração da ferrovia São Paulo Railway em 1867. Entre os anos de 1886 e 1900, início do século XX, o número de habitantes chegou a 50.389, representando um acréscimo de 224%, momento em que a exportação do café esteve em alta.

O Gráfico 7 mostra o desenvolvimento da população de Santos entre 1872 e 1913, onde se nota regista o período de elevado crescimento, isto é, entre os anos de 1890 e 1913.

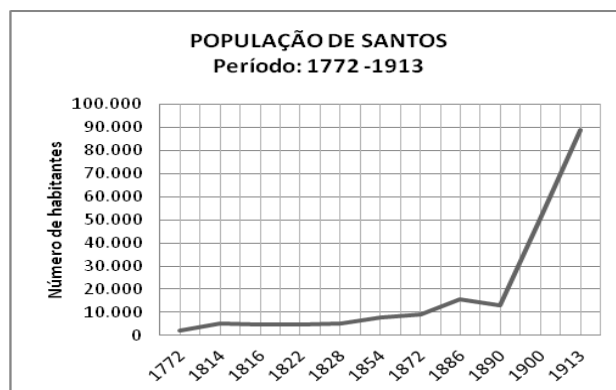


Gráfico 7 – A população apresenta baixo crescimento até ao de 1890, quando cresce de forma bastante significativa. Gráfico elaborado a partir dos dados do Quadro 6.

Fonte: arquivo do autor.

Confrontando o Gráfico 7, referente à população, com o Gráfico 8, correspondente ao movimento do café no porto de Santos, podemos afirmar que o aumento de forma espantosa da população, está claramente relacionado com o crescimento da exportação do café pelo porto da cidade.



Gráfico 8 – Comportamento do movimento do café no porto de Santos.

Fonte: CODESP (2001) referido por Souza (2006).

Por outro lado, a Tabela 3 <sup>25</sup> referente ao crescimento espacial da cidade, entre os anos de 1765 e 1910, mostra que até 1878, quando a cidade ainda não tinha ultrapassado a região dos morros, a sua área correspondia a 110 hectares, concentrada nesta região durante os primeiros 335 anos e abrigando uma população à volta de 9.871 habitantes. No entanto, nos 32 anos seguintes, verificou-se uma expansão da cidade, atingindo uma área em torno de 394 hectares, período em que surgem as vilas de Matias e Macuco em 1880 e 1890, respetivamente. Neste contexto, em 1910 a cidade chega a uma área equivalente a 504 ha, para três anos depois, receber uma população de 88.967 habitantes.

EXPANSÃO URBANA DE SANTOS			
Ano	Área - ha.	Crescimento entre períodos – ha.	Índice de crescimento - %
1765	18	18	
1822	42	24	133
1878	110	68	162
1910	504	394	358

Tabela 3 - Dados referente à expansão urbana da cidade de Santos.  
Fonte: arquivo do autor

O Gráfico 9, mostra que 78% da área total da cidade em 1910, se concentrava fora dos limites dos morros, o que nos leva a entender que após 1878, houve uma diminuição no adensamento da área central que ocorreu através de dois vetores de crescimento, a Avenida Ana Costa iniciada em 1880, e a Avenida Conselheiro Nébias, em 1867, em direção à orla praiana. Recorda-se que neste espaço foram construídas as Vilas Matias e Macuco, com a finalidade de acolher a procura operária.

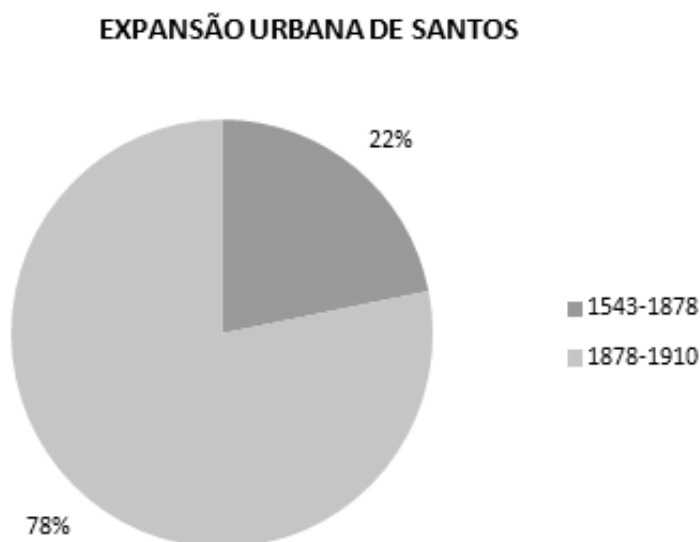


Gráfico 9- Expansão urbana de Santos, desde sua fundação até ao ano de 1910. Gráfico elaborado com base nos dados da Tabela 3.  
Fonte: arquivo do autor.

<sup>25</sup> As áreas foram calculadas tendo como base as referências das plantas cartográficas dos anos de 1765 (anexo 7), 1822 (anexo 8), 1878 (anexo 9) e 1916 (anexo 11). As informações foram transferidas para imagem satélite da cidade de Santos (Google). O cálculo foi feito utilizando o software Daft Logic ,disponível em <http://www.daftlogic.com/projects-google-maps-area-calculator-tool.htm>



O croqui, Figura 175, mostra a evolução urbana da cidade, destacando as áreas por períodos de crescimento, nota-se que a cidade se desenvolveu em direção à orla praiana, segundo dois importantes vetores de crescimento.

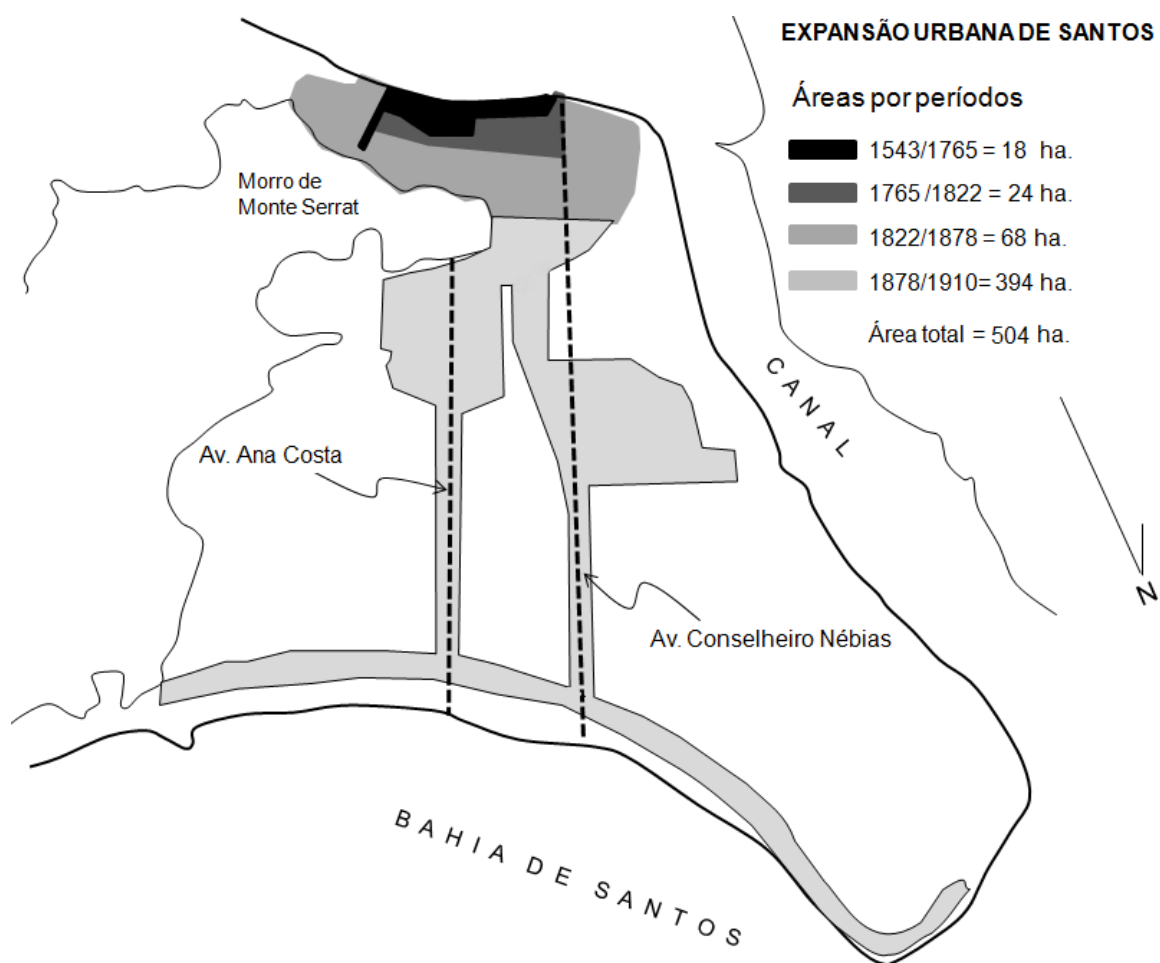


Figura 175 - Expansão urbana de Santos, em destaque o crescimento das áreas por períodos.  
Fonte: arquivo do autor.

O Quadro 7 apresenta uma síntese do processo da evolução urbana da cidade de Santos, no período entre 1765 a 1912, evidenciando os aspectos demográficos, vetores de crescimento e de expansão, o desenvolvimento da malha urbana, a construção de edifícios, além das novas infraestruturas.

SÍNTESE DA EVOLUÇÃO URBANA DE SANTOS		
ITENS	PERÍODOS	
	1765 – 1879	1880 - 1912
Exportação de Café	No decênio de 1850/51 a 1859/60 foram exportadas 180.000t.	Em 1895, foram exportadas 104.000t, passando a 593.156t, em 1913.
Edifícios construídos e obras urbanas realizadas	Até 1822, foram construídos 17 edifícios importantes, sendo 10, entre os de funções públicas administrativas, religiosos e de saúde.	No início do século XX, foram demolidos 5 edifícios religiosos, entre igrejas, capelas e conventos, além de largos e becos.
	Em 1854, ao completar 311 anos, a cidade	Em 1913, a população chegou a

População	atinge 7.855 habitantes. Em 1872, a população passou para 9.151 habitantes, o que representa um crescimento de 16,49%, em apenas 18 anos.	88.967 habitantes, um crescimento de 872,21%, em relação ao ano de 1872.
Área	Em 1822, a expansão da cidade chegou a uma área de 42 ha. Em 1878, a expansão atingiu uma área de 110 ha, chegando às encostas do morro Monte Serrat.	Em 1910, passou a 504 ha, um crescimento de 358%, em relação ao ano de 1878, ultrapassando a zona dos morros.
Vetor de crescimento	Até 1776 a cidade crescia no sentido oeste/leste, acompanhando à rua Direita e enfrentando vários obstáculos naturais. A partir desta década, inicia-se uma lenta expansão, no sentido sul/norte, direção à região dos morros.	A cidade expande-se para além dos morros. Segue em direção à orla praiana, povoando as avenidas Ana Costa e Conselheiro Nébias.
Malha Urbana	Até 1765, apresenta linearidade, acompanhando a margem do canal, adaptando-se à hidrografia e topografia do sítio. Na região de Valongo, o traçado é irregular, resultando numa malha com características labirínticas.	No início do século XX, a malha urbana passa a ter um traçado tendencialmente ortogonal, com ruas que se cruzam perpendicularmente. A partir de 1910, o traçado obedece à malha reticulada, segundo o Plano Urbano, do engenheiro Saturnino de Brito.
Infraestrutura	Em 1867, é inaugurada a ferrovia São Paulo Railway, e em 1872, o serviço de bondes de tração animal. Em 1871, a iluminação da cidade passa a ser a gás de hulha.	Em 1892, é inaugurada a primeira parte do cais do porto de Santos. Em 1897, o abastecimento de água e, em 1903 a Luz elétrica. Em 1909, inicia-se a circulação dos Bondes elétricos.

Quadro 7 - Evolução urbana da cidade de Santos, síntese do processo ocorrido entre os anos de 1765 e 1912.

Fonte: arquivo do autor.

Os dados constantes no Quadro 7 mostram que a cidade alcançou uma população de 7.855 habitantes ao longo de cerca de 311 anos. No entanto, em 1872, após 18 anos atingia 9.151 indivíduos, o que significa um crescimento de 16,49%, numa época em que a exportação do café ainda não tinha alcançado um crescimento significativo.

Nota-se, que com a expansão da produção do café tornou-se necessário a construção da ferrovia São Paulo Railway, em 1867, com o objetivo de agilizar o escoamento do produto cafeeiro do interior do vale do Paraíba, a ser exportado pelo porto de Santos. Os dados mostram que no decénio 1860/61 – 1870/71, anterior à fase áurea do café, foram exportados 270.000t; no entanto, em 1895, num único ano, atingiram-se 104.000t, aumento este muito significativo, correspondendo a quase metade do que fora exportado em dez anos.

Portanto, a partir de 1880, início do período áureo do café, cresce o movimento no porto de Santos. De 104.000t exportadas em 1895, passou a 593.156t em 1913. Neste mesmo período, a população cresceu substancialmente, de 15.505 habitantes em 1886, para 88.967 habitantes em 1913, um crescimento de 473,79%. Diante de tal facto, admite-se que as atividades económicas advindas da economia do café foram responsáveis por este impacto significativo, do surto migratório da última década do século XIX e a primeira do século XX.

Em relação à expansão urbana, percebe-se que até 1878 a cidade permanecia dentro dos limites dos morros, abrigando uma população de 9.151 habitantes, numa área de 110 hectares. Com o crescimento migratório no final do século XIX o adensamento populacional aumentou, provocando

a expansão urbana para além dos limites coloniais, em direção à orla praiana, através das avenidas, Ana Costa e Conselheiro Nébias.

No início do século XX, o crescimento da economia cafeeira, provocou uma transformação urbana na cidade e, em busca da modernidade, são demolidos os símbolos que representavam o passado colonial. Neste contexto, são realizados melhoramentos urbanos, sendo em 1892, construída a primeira parte do cais do Porto, em 1903, a introdução da luz elétrica, em 1897, o abastecimento de água e, em 1909, é inaugurado o Bonde elétrico, com o objetivo de atender as necessidades de uma cidade moderna.

A cidade que teve uma origem linear e se desenvolveu no sentido leste/oeste, atingindo a região de Valongo, com um traçado tendencialmente labiríntico, foi gradualmente enquadrando-se numa forma mais regular, de quarteirões formados por ruas ortogonais, apresentando por volta de 1879 uma malha reticulada que, após ultrapassar as zonas em direção à orla praiana, ganha uma continuidade de malha reticulada, segundo o Plano Urbano, do engenheiro Saturnino de Brito, Figura 176.

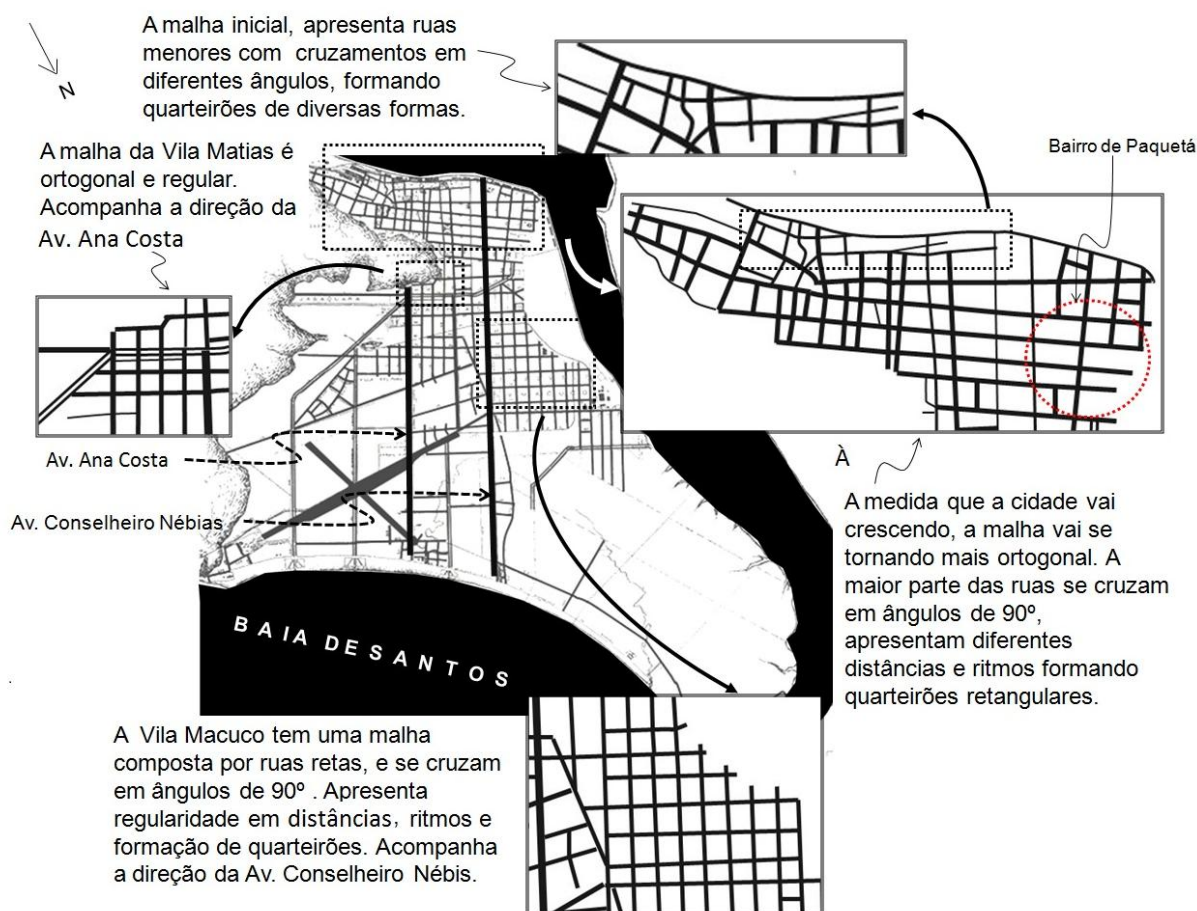


Figura 176 - O croqui mostra a mudança do traçado urbano da cidade, destacando as características da malha labiríntica nos primeiros anos de Vila para uma nova configuração que se adapta ao plano Urbano de Saturnino Brito. A figura tem como base a planta de Santos do ano de 1916 (anexo12).  
Fonte: arquivo do autor.

Diante do exposto, entendemos que, a força das atividades económicas, impôs transformações urbanas no centro inicial da cidade, provocando alterações no tecido urbano. Fica evidente que, o primeiro passo, para a transformação urbana, foi a construção da ferrovia São Paulo Railway em

1867, facto este que alterou a lógica da cidade, tornando-se necessário implementar melhoramentos na infraestrutura da referida cidade, levando a uma inevitável ampliação do espaço urbano.

Com essas constatações, conclui-se que, as atividades económicas tiveram de facto, grandes influências na forma e no traçado urbano, da cidade de Santos. À semelhança dos casos anteriores estudados, entende-se que a hipótese formulada no início desta Tese, também ficou testada no decorrer do estudos realizado.

#### 5.4.2. O PROCESSO DE TRANSFORMAÇÃO URBANA NAS CIDADES ESTUDADAS

As cidades estudadas sofreram efetivamente a influência das atividades económicas no seu traçado e na sua forma urbana. No entanto, considerando que as suas origens ocorreram em épocas diferentes, assim como o tipo de atividades económicas e que são diversas as características topográficas dos seus sítios urbanos, pode-se constatar que o processo de transformação urbana ocorre de maneira específica em cada uma delas.

A Vila de Santos, fundada em 1543, passou 300 anos, num lento processo de crescimento, praticamente estagnado, e somente em meados do século XIX despertou com a chegada da economia cafeeira.

Manaus, fundada em 1669, portanto, um século depois da cidade de Santos, também passou por um longo período de estagnação. Em 1800, motivada pelos lucros advindos da economia gomífera, iniciou-se o processo de desenvolvimento.

Ouro Preto, fundada em 1798, teve a sua origem junto aos garimpos de ouro em Minas Gerais, ou seja, já surgiu em consequência das atividades económicas proveniente do ciclo do ouro.

Santos e Manaus, desenvolveram-se nas margens de rios. Porém, as suas morfologias urbanas nos primeiros séculos não tinham as mesmas características. A Vila de Santos desenvolveu-se linearmente entre dois núcleos urbanos, acompanhando a margem do rio, enquanto Manaus, além de estar na margem do Rio Negro, apresentava um território condicionado pelos igarapés, facto este que levou a originou o seu desenvolvimento em várias direções, acompanhando tanto o rio, como os vários igarapés que serpenteavam nos seus núcleos.

Ouro Preto, diferentemente dessas formações citadas, teve a sua origem no interior do país, desenvolvendo-se linearmente ao longo de uma estrada oriunda das ligações entre os garimpos que surgiram naquela região.

O impacto económico, ocorrido em cada uma das referidas cidades, promoveu um rápido crescimento, na demografia, na expansão e na infraestrutura urbana; como consequência, ocorreram grandes transformações no traçado do núcleo original das vilas, embora de forma lenta antes do fenómeno económico, com exceção da Vila de Ouro Preto, que surgiu e cresceu junto à economia do ouro.

A transformação urbana no centro original de Santos ocorreu através do processo de demolição do passado colonial, ou seja, demolição de largos, edifícios históricos, e, principalmente os edifícios religiosos que outrora desempenharam o papel de elementos estruturadores do espaço urbano, sendo estes substituídos, posteriormente, por edifícios com uma arquitetura moderna.

Aos poucos, a malha urbana sofria intervenções à medida que a cidade se expandia - o seu traçado adquiria maior regularidade na sua forma, compondo-se por ruas retas, largas e perpendiculares, dando origem a quarteirões de geometria retangular.

Em Manaus, o processo de demolição foi menos intenso do que na cidade de Santos. Durante a sua transformação urbana, a maior parte dos edifícios do centro urbano original, foi preservada, e no

decorrer da sua expansão urbana, nas últimas décadas do século XIX, foram construídos vários edifícios monumentais, que desempenharam o papel de elementos polarizadores e estruturadores do espaço urbano, marcando grandes avenidas que compunham o Plano de Embelezamento da cidade, tendo como estrutura básica, uma malha urbana com características ortogonais.

Em Ouro Preto não houve um processo de demolição pois a vila teve a sua origem no período colonial, sob as riquezas oriundas do ouro dos garimpos. A cidade desenvolveu-se numa lógica diferente das citadas anteriormente. Nos arraiais, originados dos garimpos de ouro, havia sempre uma capela que perdurava durante o crescimento urbano da Vila.

As capelas e igrejas foram os principais polarizadores do espaço urbano de Ouro Preto, inicialmente localizadas próximos aos córregos, e mais tarde ao longo da estrada principal, em áreas de grandes movimentos de tropeiros e comércio, mais tarde um pouco afastadas da estrada principal.

A implantação desses edifícios em áreas com uma topografia irregular dá origem a um traçado urbano, formado por ruas estreitas, curtas e tortuosas, que se adaptam a subidas e descidas, presentes nas irregularidades do sítio, resultando numa malha urbana com características labirínticas.

Finalmente, verifica-se mais uma vez que a hipótese que fora levantada no início desta tese fica confirmada; porém, entendemos que em cada cidade a forma e o traçado urbano se desenvolveram de maneira específica tendo em conta as suas realidades e naturezas, especialmente no que respeita às questões relacionadas com as características do sítio urbano e os aspetos sócios-económicos. Manaus e Santos foram contemplados por planos urbanísticos, tendo como base uma malha ortogonal, enquanto Ouro Preto se foi expandindo e adequando a um território de topografia bastante acidentada, resultando uma malha urbana labiríntica, orgânica.

Considerando que esta tese se ateve ao centro urbano original de cada cidade pesquisada, recomendamos como continuidade deste trabalho, uma investigação voltada para a evolução urbana, fora desse centro, após o término dos ciclos económicos referenciados.



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

### BIBLIOGRAFIA CITADA

- Abiko, Alex Kenya, Marco Antônio plácido de Almeida e Mário Antônio Ferreira Barreiros. (1995). *Urbanismo: história e desenvolvimento*.
- Agassiz, Elizabeth Cary. (2000). *Viagem ao Brasil, 1865 - 1866*. Traduzido por Edgar Süsskind de Mendonça. Ed.Senado Federal. Brasília.
- Almeida, Álvaro José Paiva de. (2003). *O desenho das cidades na Nova Inglaterra e na Capitania de Minas Gerais*. Anais da quinta jornada setecentista. Curitiba, 26 a 28 de novembro de 2003. Acedido a 22 de outubro de 2012. <http://www.humanas.ufpr.br/portal/cedope/files/2011/12/O-desenho-das-cidades-na-Nova-Inglaterra-e-na-Capitania-de-Minas-Gerais-%C3%81lvaro-Jos%C3%A9-Paiva-de-Almeida.pdf>.
- Andrade, Liza Maria. (2003). *Conceito de Cidades-Jardins: uma adaptação para as cidades sustentáveis*. Acedido a 12 de janeiro de 2012. <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/04.042/637>.
- Andrade, Liza Maria Souza de. (2009). *Princípios de Sustentabilidade para Reabilitação de Assentamentos Urbanos*. In: Marta Adriana Bustos Romero. (Org.). *Reabilitação Ambiental Sustentável Arquitetônica e Urbanística*. Universidade de Brasília ed. Vol. v. cap. 6, p. 308-377. .
- Andrade, Wilma Therezinha Fernandes de. (1989). *O discurso do progresso: a evolução urbana de Santos 1870-1930*. Doutorado, Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.
- . (1995). *Santos: urbanismo na época do café. 1889-1930*. Acedido a 12 de março de 2012. <http://www.novomilenio.inf.br>.
- Araújo, André Vidal de. (1974). *Sociologia de Manaus – Aspectos de sua aculturação*. Ed. Fundação Cultural do Amazonas. Manaus.
- Araújo, Elizangela Francisca Sena de. (2011a). *Os impactos arquitetônicos e urbanísticos do Programa Prosamim na paisagem de Manaus*, Universidade Federal do Amazonas.
- Araújo, Emanuelle Silva. (2009a). *Desenvolvimento urbano local: o caso da Zona Franca de Manaus*. Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana, Curitiba, v. 1, n. 1, p. 33-42, jan./jun. 2009, jan./jun. Acedido a 15 janeiro 2012. <http://redalyc.uaemex.mx/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=193114456004>.
- Araújo, Iranilda de Sousa. (2009b). *Condições de vida da população no entorno do Lago do Aleixo: um estudo sócio-ambiental*. Dissertação de mestrado, Humanas e letras, Universidade Federal do Amazonas.
- Araujo, Patrícia Vargas Lopes de. (2011). *O Brasil no século XVIII/XIX e a formação territorial das Minas Gerais. A vila de Campanha da Princesa*. Acedido a 12 de outubro de 2012. <http://revistas.ceurban.com/numero7/artigos/patriciavargaslopesdearaujo.htm>.
- Araújo, Renata Malcher de. (1998). *As cidades da Amazônia no século XVIII*. Porto: FAUP Publicações.
- Araújo, Rozana Rivas de. (2011b). *As relações entre as transformações econômicas e o ritmo da produção do espaço urbano. Estudo de caso: Aracaju*. Tese de Doutorado, Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul.
- Assumpção, Livia Romanelli d'. (1989). *Considerações sobre a formação do espaço urbano setecentista nas Minas*. . Revista do Departamento de História, Belo Horizonte.
- Avé-Lallemant, Robert. (1980). *No Rio Amazonas (1859)*. Belo Horizonte.
- Baeta, Rodrigo Espinha. (1998). *A construção do espaço barroco da Ouro Preto setecentista. (Proposta para leitura estética da cidade colonial brasileira)*. Acedido a 23 de novembro de 2012. <http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/692>.
- . (2003). *Ouro Preto - Cidade Barroca*. Acedido a 22 de janeiro de 2012.
- Bandeira, Manuel. (1957). *Guia de Ouro Preto*. Rio de Janeiro: Ediouro.
- Barbosa, Ana Aparecida. (2004). *Cidade e habitação em minas nos séculos XVIII - XIX*. [http://www.nomads.usp.br/disciplinas/SAP5846/mono\\_Ana.htm](http://www.nomads.usp.br/disciplinas/SAP5846/mono_Ana.htm).
- Barreto, Paulo Tedim. (1947). *Casa de Câmara e Cadeia*. Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, n. 11.

- Bastos, Rodrigo Almeida. (2003). *A arte do urbanismo conveniente: o decoro na implantação de novas povoações em Minas Gerais na primeira metade do século XVIII*. Dissertação de Mestrado, Escola de Arquitetura Universidade Federal de Minas Gerais.
- . (2012). *O urbanismo conveniente luso-brasileiro na formação de povoações em Minas Gerais no século XVIII*. Acedido a 10 de outubro de 2012. <http://www.scielo.br/pdf/anaismp/v20n1/v20n1a08.pdf>.
- Batista, Ana Carolina Alves. (2008). *A Cidade do Futuro: Que Sustentabilidade? Caso Estudo: Masdar, a cidade do deserto*. Mestrado, Instituto Superior Tecnico - Universidade Técnica de Lisboa.
- Benévolo, Leonardo. (1997). *História da Cidade*. Ed. Perspectiva. São Paulo.
- Bernardin, Sidney. (2006). *Os planos da cidade: as políticas de intervenção urbana em Santos - de Estevan Fuertes a Saturnino de Brito (1892-1910)*. São Carlos.
- Bitencourt, Luiz Cláudio. (1990). *Elementos do urbanismo barroco nas cidades coloniais mineiras*. Acedido a 10 de outubro de 2012. [www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/382](http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/382).
- Bittencourt, Luiz Cláudio. (1999). *Regularidades do visível*. Tese de Doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.
- Bonometti, João Henrique. (2009). *O poder do outro lado do mundo*. Acedido a 7 de setembro de 2009. [www.fap.pr.gov.br/arquivos/File/RevistaCientifica2/joaohenrique.pdf](http://www.fap.pr.gov.br/arquivos/File/RevistaCientifica2/joaohenrique.pdf).
- Borrego, Marina Aparecida de Menezes. (2004). *Códigos e práticas: o processo de constituição urbana em Vila Rica Colonial (1702-1748)*. São Paulo: Annablume; Fapesp.
- Boschi, Caio César. (1986). *Os leigos e o poder: Irmandades leigas e política colonizadora em Minas Gerais*. Ed. Editora Ática. São Paulo.
- BRICS. (2011). *Megacidades na Perspectiva do Capitalismo Global : As Novas Tecnologias Condicionando o Desenvolvimento das Redes Urbanas nos BRICS*. Acedido a 10 de maio de 2011. <http://www.seminarbpc.org/pdf/Policy%20Brief%204%20Megacidades%20na%20perspectiva%20do%20capitalismo%20global.pdf>.
- Cabral, Henrique Barbosa da Silva. (1969). *Ouro Preto*. Ed. Belo Horizonte. Belo Horizonte:
- Campos, Kátia Maria Nunes. (2007). *Elo da história demográfica de Minas Gerais: reconstituição e análise inicial dos registros paroquiais da freguesia de N. S.<sup>a</sup> da Conceição do Antônio Dias, 1763-1773*. Dissertação de Mestrado. Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional da Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal de Minas Gerais.
- Carrazzoni, Maria Elisa. (1987). *Guia dos bens tombados do Brasil*. Ed. Expressão e Cultura. Rio de Janeiro.
- Carriço, José Marques. (2006). *O Plano de Saturnino de Brito para Santos: urbanismo e planejamento urbano entre o discurso e a prática*. Acedido a 23 de outubro de 2012. <http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0076g.htm>
- Carvalho, Sérgio Luís de. (1989). *Cidades medievais portuguesas: Uma introdução ao seu estudo*. Ed. Livros Horizonte. Lisboa.
- Castells, Manuel. (2000). *Um mundo ligado*. Acedido a 12 de agosto de 2011. <http://www.faced.ufba.br/~pretto/Biblioteca%20Digital/CastellsFSP>.
- . (2002). *A sociedade em rede – A era da informação: economia, sociedade e cultura*. v. 1. Ed. Paz e Terra. São Paulo.
- Castro, José Flávio Morais. (2011). *Organização espacial da capitania de minas gerais no século XVIII*. IV Simpósio Luso Brasileiro de Cartografia Histórica. Porto, 9 a 12 de Novembro de 2011. Acedido a 10 de abril de 2012.
- Choay, Françoise. (1985). *A Regra e o Modelo*. Editado por Perspectiva. Ed. Perspectiva. São Paulo.
- Choay, Francoyse. 1965. *O Urbanismo, utopias e realidade, uma antologia*. Tradução de Dafene Nascimento. Ed. Perspectiva. São Paulo.
- Coelho, Gustavo Neiva. (1997). *A formação do espaço urbano nas Vilas de Ouro Preto*. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Goiás.
- Corbusier, Le. (1979). *Os três estabelecimentos humanos*. Ed. Perspectiva. São Paulo.
- Corrêa, Luiz Miranda. (1966). *O Nascimento de uma Cidade*. Ed.. Governo do Estado do Amazonas, Manaus.
- Corrêa, Marcus Vinicius de Miranda. (2005) *Da Capela Carmelita a Catedral metropolitana de Manaus*. Doutorado, Museu de Arqueologia e Etnologia Universidade de São Paulo.



- Corrêa, Roberto Lobato. (1987). *A periodização da rede urbana da Amazônia*. Revista Brasileira de Geografia.
- Correia, Telma de Barros. (1998). *Pedra: plano e cotidiano operário no sertão*. Ed. Papirus, São Paulo.
- . (2001). *O Pitoresco no Mundo Industrial: Ângelo Bruhns e a vila operária para a Companhia Comércio e Navegação*. Acedido a 25 de fevereiro de 2012. [http://www.ifch.unicamp.br/ciec/revista/artigos3/\[8\]TelmadeBarrosCorreia.pdf](http://www.ifch.unicamp.br/ciec/revista/artigos3/[8]TelmadeBarrosCorreia.pdf).
- Costa, Carlos Alberto Santos. (2005). *A Influência do Colegio dos Jesuitas na Configuração da Malha urbana de Salvador(1549-1760)*. Dissertação de Mestrado, Departamento de História, Universidade Federal de Pernambuco.
- Costa, Everaldo Batista da. (2009). *A dialética da construção destrutiva na consagração do patrimônio mundial: o caso de Diamantina*. Dissertação de Mestrado, Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo.
- . (2011) *Totalidade urbana e totalidade-mundo. As cidades coloniais barrocas face à patrimonialização global*. Doutorado, Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas Universidade de São Paulo.
- Costa, Graciete Guerra. (2006). *Manaus: um estudo de seu patrimônio arquitetônico e urbano*. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília.
- Costa, Graciete Guerra da e Antônio Rodrigues da Silva Filho. (2011). *Fundação da cidade de Manaus*. Acedido a 21 de janeiro de 2012. <http://revistas.ceurban.com/numero7/artigos/graciete.htm>.
- Costa Júnior, Waldemir Rodrigues e Amélia Regina Batista Nogueira. (2011). *A requalificação ambiental dos igarapés de Manaus (2005-2008): um contínuum das políticas de urbanização do século XIX ?*. Acedido a 20 de janeiro de 2012. [www.seer.ufu.br/index.php/cdhis/article/view/14090](http://www.seer.ufu.br/index.php/cdhis/article/view/14090).
- Costa Júnior, Waldemir Rodrigues e Amélia Regina Batista Nogueira. (2010). *De Eduardo a Eduardo: A cidade sobre os igarapés*. Revista Eletrônica Abore - Publicação da Escola Superior de Artes e Turismo Manaus - Edição 05 Dez/2010 [http://www.revistas.uea.edu.br/old/abore/artigos/artigos\\_5/190.pdf](http://www.revistas.uea.edu.br/old/abore/artigos/artigos_5/190.pdf).
- Cunha, Alexandre Mendes. (2007). *Espaço, paisagem e população. Vila Rica*. Revista Brasileira de História. São Paulo, v. 27, nº 53, p. 123-128". Acedido a 17 de novembro de 2012. [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-01882007000100006](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-01882007000100006).
- Cunha, Alexandre Mendes. (2002). *Vila Rica - São João del Rei - as voltas da cultura e os caminhos do urbano entre os séculos XVIII e XIX*. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal Fluminense.
- Cunha, Érika Jorge Rodrigues da. (2008) *A natureza do espaço urbano: formação e transformação de territórios na cidade contemporânea*. Dissertação de Mestrado, Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Minas Gerais.
- Daou, Ana Maria. (2000). *A Belle Époque Amazônica. (Descobrimos o Brasil)*. Ed. Jorge Zahar. Rio de Janeiro.
- Dias, Solange Irene Smolarek. (2006). *A Arquitetura do Desejo: O discurso da nova identidade urbana de Curitiba*. Dissertação de Mestrado, Universidade Estadual do Oeste do Paraná.
- Doin, José Evaldo de Mello, Humberto Perinelli Neto, Rodrigo Ribeiro Paziani e Fábio Augusto Pacano. (2007). *A Belle Époque Caipira*. Revista Brasileira de História. , v. 27, nº 53, p. 91-122 - 2007. Acedido a 2 de janeiro de 2012.
- Dornelles, Bruna Pasetti. (2001). *A cidade colonial brasileira na união ibérica: base da expansão territorial e lugar de defesa*. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul.
- Duarte, Cristovão Fernandes. (2007). *Asilo da Mendicância em Belém do Pará: a Pobreza Urbana como contra-face da Belle Époque na Amazônia*.
- Duarte, Durango Martins. (2009). *Manaus entre o passado e o presente*. Ed. Mídia Ponto Comm, Manaus.
- Ferrari, Celson. (1997). *Curso de Planejamento Integrado*. Ed. Pioneira, São Paulo.
- Ferreira, João Sette Whitaker. (2004). *O mito da cidade-global: o papel da ideologia na produção do espaço terciário em São Paulo*. Acedido a 3 de janeiro de 2012. [www.usp.br/fau/pesquisa/bolsas/teses/arquivos/ferreira.doc](http://www.usp.br/fau/pesquisa/bolsas/teses/arquivos/ferreira.doc).
- Figueiredo, Aldrin Moura. (2002). *No tempo dos Seringais: o cotidiano e a sociedade da borracha*. Ed. Atual, São Paulo.

- Filippini, Elizabeth. (2008). *Patrimônio histórico-cultural em revisão: Revitalização do centro antigo de Manaus*. Anais do XIX Encontro Regional de História: Poder, Violência e Exclusão. ANPUH/SP – USP. São Paulo, 08 a 12 de setembro de 2008. Cd-Rom.
- Flexor, Maria Helena Ochi. (2004). *A rede urbana brasileira setecentista. A afirmação da vila regular*, In: Teixeira, Manuel C. A construção da cidade brasileira. Ed. Horizonte, Livros, Lisboa.
- Fonseca, Dante Ribeiro da., Monteiro, Débora Évelin Ferreira.(2012). *Extrativismo e agricultura: uma comparação entre a produção da borracha e do café entre os anos de 1850 e 1930*. In: Revista Veredas Amazônicas – julho-dezembro – vol. 2, nº 2, 2012. Acedido a 5 de janeiro de 2012. <http://www.Periodicos.unir.br/index.php/veredasamazonicas/index>
- Frampton, Kenneth. (2000). *História crítica da Arquitectura Moderna*.Ed. Martins Fontes . São Paulo.
- Franca, Dalvino Troccoli. (2007). *A História do Uso da Água no Brasil do descobrimento ao Século XX*. Ed. Athalaia, São Paulo.
- Freire, Ribamar Bessa. (2005). *Barés, Manáos, e Tarumãs*. in: Amazônia em Cadernos, História em novos cenários, n.23, v.2, Manaus. Ed. Valer, Manaus.
- Fridman, Fania e Valter L. Macedo. (2006). *A ordem urbana religiosa no Rio de Janeiro colonial*. Acedido a 5 de janeiro de 2012. <http://www.ifch.unicamp.br/ciec/revista/artigos/dossie2.pdf>.
- Gambeta, Wilson Roberto. (1984). *Desacumular a pobreza: Santos, limiar do século*. In: Espaço e Debates. São Paulo.
- Geiger, Pedro P. (1963). *Evolução da Rede Urbana Brasileira*. Ed. Centro Brasileiro de Pesquisas Pedagógicas / MEC. Rio de Janeiro.
- Gil, Antônio Carlos. (2002). *Como elaborar projetos de pesquisa*. Ed. Atlas, São Paulo.
- Gitahy, Maria Lúcia Caira. (1992). *Ventos do Mar*. Ed. UNESP, São Paulo.
- Godoy, A. S. (1995). *Introdução a pesquisa qualitativa e suas possibilidades*. Revista de administração de empresas, v. 35, n.2.
- Goff, Jacques Le. (1992) *O apogeu da cidade medieval*. Ed. Martins Fontes, São Paulo.
- Goitia, Fernando Chueca. (2010). *Breve História do Urbanismo*. Ed. Presença, Lisboa.
- Grammont, Anna Maria de. (2006). *Ouro Preto- problemas de um patrimônio*. [http://www.neaspoc.ufop.br/index.php?option=com\\_content&task=view&id=29&Itemid=33](http://www.neaspoc.ufop.br/index.php?option=com_content&task=view&id=29&Itemid=33).
- Guerreiro, Maria Rosalia. (2000). *A Lógica Territorial na Gênese e Formação das Cidades Brasileiras; O Caso de Ouro Preto*. Acedido a 10 de novembro de 2012. [http://urban.iscte.pt/revista/numero3/artigos/artigo\\_11.htm](http://urban.iscte.pt/revista/numero3/artigos/artigo_11.htm).
- Gutierrez, Ramón. (1983). La expansión urbana de América .in: *Arquitectura y urbanismo en iberoamerica*. Ed. Cátedra, Madri.
- Hall, Peter. (1966). *The World Cities* HALL, P. The World Cities. New York: McGraw-Hill. 1966. Ed. McGraw-Hill, New York.
- . (1998). *Cidades do amanhã - Uma história intelectual do planejamento e do projeto urbano no século XX*. Ed. Perspectiva. São Paulo.
- Harouel, J. L. (1990). *Historia do urbanismo*. Ed. Papirus,Campinas.
- Holanda, Sérgio Buarque de. (1982). *Raízes do Brasil*. Ed. J. Olympio. São Paulo.
- Honorato, Cesar Teixeira. (1996). *O Polvo e o Porto: a Cia. Docas de Santos (1888-1914)*. Editora Hucitec, São Paulo.
- Hoornaert, Eduardo. (1982). *A Igreja no Brasil Colônia*. Ed.Brasiliense, São Paulo.
- Irazábal, Clara. (2001). *Da Carta de Atenas à Carta do Novo Urbanismo: qual seu significado para a América Latina?* Acedido a 26 fevereiro de 2012. [http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq019/arq019\\_03.asp](http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq019/arq019_03.asp).
- Kampel, Silvana Amaral, Gilberto Câmara e Antônio Miguel Vieira Monteiro. (2001). *Análise Espacial do Processo de Urbanização da Amazônia - Relatório Técnico*.
- Kanashiro, Milena. (2004). *Da antiga à nova Carta de Atenas – em busca de um paradigma espacial de sustentabilidade*". Acedido a 9 de fevereiro de 2012. <http://ojs.c3sl.ufpr.br/ojs2/index.php/made/article/viewFile/3079/2460>.
- Keller, Franze. (1875). *The Amazon and madeira rivers*. J. B.Lippincott and co ed. Philladelphia.

- Lanna, Ana Lúcia Duarte. (1996). *Uma cidade na transição. Santos: 1870 – 1913*. Editado por Hucitec e Prefeitura Municipal de Santos, São Paulo.
- Lefebvre, H. (1999). *A cidade do capital*. Ed. DP&A. Rio de Janeiro.
- Lemos, Celina Borges. (2006). *O século XIX na paisagem cultural ouro-pretana - Cotidiano, arquitetura e modernidade imperial*. Acedido a 8 de dezembro. [www.cedeplar.ufmg.br/seminarios/seminario.../2006/D06A021.pdf](http://www.cedeplar.ufmg.br/seminarios/seminario.../2006/D06A021.pdf).
- Lemos, Chélen Fischer de. (2007). *O processo sociotécnico de eletrificação na Amazônia: articulações e contradições entre Estado, capital e território (1890 a 1990)*. Tese de doutorado, Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- . (2011). *Manaus Iluminada pela Borracha: mudança tecnológica e modernização urbana no final do século XIX e início do século XX*. XIV Encontro Nacional da ANPUR, Maio de 2011. Rio de Janeiro ". Acedido a 12 de fevereiro de 2012. [www.etern.ippur.ufrj.br/central\\_download.php?hash...id=85](http://www.etern.ippur.ufrj.br/central_download.php?hash...id=85).
- Lima, Fabio Jose Martins de. (2010). *Urbanismo em Minas Gerais: Pelas Cidades*. Ed. UFJF, Juiz de Fora.
- Lima Junior, Augusto de (1962). *As primeiras Vilas do Ouro*. Ed. Santa Maria. Belo Horizonte.
- Lopes, Francisco António. (1942). *História da Construção da Igreja do Carmo de Ouro Preto*. Publicações do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, nº 8. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Saúde.
- Lopes, Rodrigo. (1998). *A cidade Internacional: o planejamento estratégico de cidades*. Ed. Mauad, Rio de Janeiro.:
- Lopez, Robert S. (1976). *Revolução Comercial da Idade Média: 950-1350*. Ed. Presença, Lisboa.
- Maanen, J. V. (1979). *Reclaiming qualitative methods for organizational research. a preface In: administrative science quarterly*. In: administrative science quarterly, v. 24, n. 4.
- Macedo, Sivio e Fábio Robba. (2003). *Praças Brasileiras*. Ed. EDUSP, São Paulo:
- Machado, Marília Pacheco. (2007). *Superquadra: pensamento e prática urbanística*. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo Universidade de Brasília.
- Machado, Rafael Palhares. (2011). *Os processos de (re)estruturação do tecido urbano De Vila Rica: a influência da igreja católica*. Dissertação de Mestrado, Arquitetura, Universidade Federal de Minas Gerais.
- Maciel, Regiane Macedo e Elizabeth Filippini. (2010). *Manaus: uma reflexão acerca de seu passado*. Última atualização 04 Dez/2010 Acedido a 10 de janeiro de 2012. [http://www.revistas.uea.edu.br/old/abore/artigos/artigos\\_4/37.pdf](http://www.revistas.uea.edu.br/old/abore/artigos/artigos_4/37.pdf).
- Madeira, Tereza. (1999). *Estudo Morfológico da Cidade de São Tomé no Contexto Urbanístico das Cidades Insulares Atlânticas de Origem Portuguesa*. Acedido a 12 de junho de 2011. <http://revistas.ceurban.com/numero1/teresa.htm%2016/10/2011>.
- Magalhães, Soraia Pereira. (2009). *No interior da floresta, a necessidade por deslocamentos: o caso dos bondes em Manaus*. Somanlu - Revista de estudos Amazônicos, an./jun. <http://periodicos.ufam.edu.br/index.php/somanlu/article/view/296>.
- Maia, Ernani. (2002). *Em que medida os avanços tecnológicos podem influenciar na estrutura das cidades*. Especialização, Faculdade de Belas Artes de São Paulo
- Marcy, Poul. (1875). *Travels in South América*. Vol. II. Ed. Scribner, armstrong, & co, New York.
- Marins, Paulo César Garcez. (1998). *Habitação e vizinhança: limites da privacidade no surgimento das metrópoles brasileiras*. In: Novais, F. (org. geral) & Sevcenko, N. (org. do vol.). *História da vida privada no Brasil*. Ed. Companhia das Letras, São Paulo.
- Marx, Murillo. (1980). *Cidade Brasileira*. Ed. Melhoramento, São Paulo:
- . (1991). *Cidade no Brasil: terra de quem?*. Ed. Nobel; Edusp, São Paulo.
- . (1992). *Arraiais Mineiros: Relendo Sylvio de Vasconcelos*. Revista Barroco, n. 15, Ouro Preto.
- Mascarenhas, Edneia. (1999). *A ilusão do fausto: Manaus 1892-1920*. Ed. Valer, Manaus.
- Mauro, Frederic. (1975). *Do Brasil à América*. Ed. Perspectiva, São Paulo.
- Maw, Henry Lister. (1829). *Journal of passage from the Pacific to the Atlantic crossing the Andes and down the Amazon and descending the river Marañón*. Londres.

- Maziviero, Maria Carolina. (2009). *Avenida Conselheiro Nébias: prenúncio de modernidade em Santos - 8º Seminário DOCOMOMO Brasil* Rio de Janeiro, 01 a 04 de setembro. Acedido a 23 de agosto de 2011. <http://www.docomomo.org.br/seminario%208%20pdfs/062.pdf>.
- Medeiros, Ana Paula Garcia de. (2010). *Igreja e religiosidade na urbanização de cidades coloniais nas Américas, nos séculos XVI a XVII*. Acedido a 3 de agosto de 2011. <http://eduem.uem.br/ojs/index.php/Urutagua/article/view/8704/5628>.
- Mello, Gisele Homem. (2008a). *A modernização de Santos no final do século XIX*. Acedido a 14 de agosto de 2011. <http://www.unisantos.br/mestrado/gestao/egesta/artigos/150.pdf>.
- Mello, Gisele Homem de. (2008b). *Expansão e estrutura urbana de Santos (SP): aspectos da periferização, da deterioração, da intervenção urbana, da verticalização e da sociabilidade*. Mestrado, Departamento de Sociologia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.
- Mello, Suzy. (1985). *Barroco mineiro*. Ed. Brasiliense, São Paulo.
- Melo, Mário Lacerda de. (1990) *Migrações para Manaus*. Coord. Hélio Augusto Moura. Ed. Massangana, Recife.
- Mendes, Francisco, Francisco Veríssimo e William Bittar. (2007). *Arquitetura no Brasil: de Cabral a D. João VI*. Ed. Imperial Novo Milênio, Rio de Janeiro.
- Menezes, Ivo Porto de. (1975a). Documentação referente a Minas Gerais existente nos arquivos portugueses.
- . (2005). *Os palácios dos governadores em Ouro Preto*. Acedido a 14 de novembro de 2012. [http://www.pucminas.br/imagetdb/documento/DOC\\_DSC\\_NOME\\_ARQUI20070514090905.pdf](http://www.pucminas.br/imagetdb/documento/DOC_DSC_NOME_ARQUI20070514090905.pdf).
- Menezes, Joaquim Furtado de. (1975b). *Igrejas e Irmandades de Ouro Preto: a religião em Ouro Preto*. Ed. IEPHA-MG, Belo Horizonte.
- Meniconi, Rodrigo Otávio de Marco. (1999). *A construção de uma cidade monumento: o caso de Ouro Preto*. Dissertação de Mestrado Escola de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Minas Gerais.
- Mesquita, Otoni Moreira de. (2005). *La Belle Vitrine*. Tese de Doutorado, Educação Artística, Universidade Federal do Amazonas.
- Mesquita, Otoni Moreira de. (2006). *Manaus: História e Arquitetura – 1852-1910..* Ed. Valer, Prefeitura de Manaus e Uninorte, Manaus.
- Monte-Mór, Roberto Luís de Melo. (2001). *A Fisionomia das Cidades Mineradoras*. Texto para discussão nº 163. Acedido a 2 de outubro de 2011. [www.anpuh.org/arquivo/download?ID\\_ARQUIVO=87](http://www.anpuh.org/arquivo/download?ID_ARQUIVO=87).
- Mortati, Débora Marques de Almeida Nogueira e André Munhoz de Argollo Ferrão. (2012). *A economia cafeeira e o surgimento das pequenas centrais hidrelétricas no Estado de São Paulo - Novas territorialidades na velha república*. Acedido a 23 de dezembro de 2012. <http://www.arquitetura.eesc.usp.br/sspa/arquivos/pdfs/papers/04507.pdf>.
- Moura, Maria Berthilde de Barros Lima e. (2004). *De Filipéia à Paraíba - Uma cidade na estratégia de colonização do Brasil, séculos XVI-XVIII*. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Letras, Universidade do Porto.
- Munford, Lewis. (1982). *A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas*. Ed. Martins Fontes, São Paulo.
- Natal, Caion Meneguello. (2006). *Ouro Preto e as primeiras representações da cidade histórica*. Acedido a 2 de novembro de 2012. [www.ifch.unicamp.br/ciec/revista/artigos/artigo4.pdf](http://www.ifch.unicamp.br/ciec/revista/artigos/artigo4.pdf).
- . (2007). *Ouro Preto a construção de uma cidade histórica, 1891-1933*. Dissertação de Mestrado, História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas.
- Neves, André Lemoine. *Morfologia de Núcleos Urbanos do Agreste Pernambucano surgidos no Século XVII*. 2011. Disponível em: < <http://revistas.ceurban.com/numero7/artigos/andrelemoineves.htm%2005/11/2011> >. Acesso em: 23 de agosto de 2011.
- Oliveira, Jose Ademir e Soraia Pereira de Magalhães. (2012). *A circulação na Manaus da Belle Époque: modernização e exclusão*. Última atualização iii SURUBIM. Acedido a 21 dezembro 2012.
- Oliveira, José Aldemir de. (2000). *O urbano na Amazônia: Manaus o espaço vivido*. Acedido a 2 de dezembro de 2011.
- . (2008). *Espaço - Tempo de Manaus: a natureza das águas na produção do espaço urbano*. Espaço e cultura, UERJ, RJ, n. 23, p. 33-41, jan./jun. de 2008.

- Oliveira, Melissa Ramos da Silva. (2005). *Gestão patrimonial em Ouro Preto: alcances e limites das políticas públicas preservacionistas*. Dissertação de Mestrado, Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas.
- Oliveira, Melissa Ramos da Silva. (2011). *Os agentes produtores da Ouro Preto colonial e Imperial*. In: Revista Complexus – Instituto Superior de Engenharia Arquitetura e Design – Ceunsp, Salto-SP, Ano. 2, N. 3, P.80-101, Maio de 2011. Acedido a 23 de agosto de 2011. [www.Engenho.Info](http://www.Engenho.Info)
- Oliveira, Nathalia Cantergiani Fagundes de. (2009). *Miolo de quarteirão (ou a cidade pelo avesso)*. Dissertação de Mestrado,, Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul.
- Pechman, Robert Moses. (1999). *Cidades Estreitamente Vigeadas: o detetive e o urbanista*. Doutorado, Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas.
- Pereira, Iacimary Socorro de Oliveira. (2009). *As políticas públicas de revitalização urbana e a localização das classes sociais: o caso de Belém/PA*. Dissertação de Mestrado, Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília.
- Petrone, Pasquale. (1965). *Povoamento e caminhos no século XVIII e primeira metade do século XIX*. In: -- A Baixada Santista: aspectos geográficos, vol. 2. Vol. 2. Ed. Edusp, São Paulo.
- Pinheiro, Fundação João. (1975). *Ouro Preto*. Prefeitura Municipal; Mariana. Prefeitura Municipal. Plano de conservação, valorização e desenvolvimento de Ouro Preto e Mariana: relatório síntese.
- Pinheiro, Luis Balkar Sá Peixoto. (2010). *Manaus na rota da Copa e o dilema de mudar com o passado ou contra o passado* Revista Estudos Amazônicos. Revista Estudos Amazônicos, 125-154 <http://www.ufpa.br/pphist/estudosamazonicos/arquivos/artigos/6%20-%20V%20-%202%20-%202010%20-%20Luis%20Balkar.pdf>.
- Pinheiro, Maria Luiza Ugarte. (1998). *A cidade sobre os ombros: Trabalho e conflito no porto de Manaus*. Ed. Universidade do Amazonas, Manaus.
- Pontes Filho, Raimundo Pereira. (2000). *Estudos de História do Amazonas*. Ed. Valer, Manaus.
- Pozzo, Renata Rogowski. (2007). *Notas Sobre a Morfologia Urbana das Cidades coloniais Hispânicas e Portuguesas na América Latina*. Acedido a 10 de agosto de 2011. [http://egal2009.easyplanners.info/area05/5454\\_Pozzo\\_Renata\\_Rogowski.pdf](http://egal2009.easyplanners.info/area05/5454_Pozzo_Renata_Rogowski.pdf).
- Queiroz, Cláudio José Pinheiro Villar de. (2003). *Brasília: "arquitectônica" intercultural, herança e síntese de modernidade (re)voluta, ou aforismos sobre a ética no espaço*. Tese de Doutorado, Centro de Desenvolvimento Sustentável Universidade de Brasília.
- Rainha, Ana Paula Parreira Correia. (2007). "O Discurso Crítico da Cidade Moderna: Os Anos 60 e 70 – Uma Análise Histórica e Documental". Doutorado, Universidade Portucalense.
- Ramos, Dawerson da Paixão. (2004). *Canais de Santos: Trajetória do tombamento de uma identidade urbana*. Dissertação de Mestrado, Engenharia Urbana, Universidade Federal de São Carlos.
- Reis Filho, Nestor Goulart (2000). *Imagens de vilas e cidades do Brasil Colonial*. Ed. Edusp, São Paulo.
- Reis, Lysie e L. C. Santana. (2004). *Os engenheiros militares, a produção iconográfica e as Cidades brasileiras do século XVII*. In: II Encontro Estadual de História: Historiador a que se destina? - ANPUH/Ba, 2004, Feira de Santana ". Acedido a 10 dezembro de 2011. [http://www.uesb.br/anpuhba/artigos/anpuh\\_II/ligia\\_santana.pdf](http://www.uesb.br/anpuhba/artigos/anpuh_II/ligia_santana.pdf).
- Resende, Fernando e Affonso Accorsi. (1999). *Uma Política Urbana para as Cidades Mundiais Brasileiras*. Acedido a 2 de junho de 2011. [www.ipea.gov.br/pub/cidades/RUGFINALAccorsi.doc](http://www.ipea.gov.br/pub/cidades/RUGFINALAccorsi.doc).
- Ribeiro, Wagner. (1966). *Noções de cultura mineira*. Ed. F. T. D., São Paulo.
- Rocha Silva, Jefferson Gil da (2010). *Os canoieiros no ambiente urbano-fluvial: entre o porto da Ceasa e Careiro da Várzea*. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal do Amazonas.
- Rodrigues, Wagner do Nascimento. (2006). *Caminhos de Água e de Ferro - A construção da hegemonia de Natal através das vias de comunicação (1820-1920)*. Dissertação de Mestrado,, Arquitetura e Urbanismo Universidade Federal do Rio Grande do Norte.
- Romeiro, Adriana. (2008). *Paulistas e Emboabas no Coração das Minas: ideias, práticas e imaginário político no século XVII*. Ed.UFMG, Minas Gerais.
- Rossa, Walter. (1995). *História da Arte Portuguesa - A cidade portuguesa*, in "História da Arte Portuguesa", vol. III, Direção Paulo Pereira, 1995.
- Ruas, Eponina. (1958). *Ouro Preto: sua história, seus templos e monumentos*. Minas Gerais.
- Rugendas, João M. (1979). *Viagem pitoresca através do Brasil*. Ed. Itatiaia, Belo Horizonte.

- Salgado, Marina. (2010). *Ouro Preto: paisagem em transforma*. Dissertação de Mestrado, Arquitetura Universidade Federal de Minas Gerais.
- Salles, Fritz Teixeira de. (1999). *Vila Rica do Pilar*. Ed. Itatiaia, Belo Horizonte / Rio de Janeiro.
- Sant'ana, Marcel Claudia. (2002). *Período Colonial : outras possibilidades de leitura sobre o planejamento de cidades na América Latina*. Acedido a 4 de novembro de 2011. [http://vsites.unb.br/ics/sol/itinerancias/publicacoes/periodo\\_colonial.pdf](http://vsites.unb.br/ics/sol/itinerancias/publicacoes/periodo_colonial.pdf).
- Santos, André da Rocha. (2008a). *O Centro de Santos: intervenções legislação e projetos*. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.
- Santos, Dalva de Cássia Sapaio dos. (2010). *O lazer no plano diretor das metrópoles Amazônicas: Um estudo comparativo entre belém e Manaus*, Universidade da Amazônia.
- Santos Júnior, Elias Vicente da Cruz (2002). *Identificação e análise geoambiental de processos erosivos em uma porção da área urbana de Manaus –AM (bairros cidade nova e mauazinho)*, Universidade Federal do Amazonas.
- Santos Júnior, Paulo Marreiro dos s/d. *A Manaus da borracha a europa enquanto modelo*. Acedido a 20 de dezembro de 2011. [www.anpuh.org/arquivo/download? ID\\_ARQUIVO=87](http://www.anpuh.org/arquivo/download?ID_ARQUIVO=87).
- Santos Júnior, Paulo Marreiro dos (2007). *Manaus - Cadernos de Historia-03-08-Livre- 2.pdf*>. Acedido a 3 de junho de 2011. [www.anpuh.org/arquivo/download? ID\\_ARQUIVO=87](http://www.anpuh.org/arquivo/download?ID_ARQUIVO=87).
- Santos, Milton. (1997a). *A natureza do espaço urbano*. Ed. Hucitec, São Paulo.
- . (1997b). *A Urbanização Brasileira*. Ed. Hucitec, São Paulo.
- . (1998). *Metamorfose do Espaço Urbano*. Ed. Hucitec. São Paulo.
- Santos, Paulo. (1951). *A arquitetura religiosa em Ouro Preto*. Ed. Erich Eichner Ltda, Rio de Janeiro.
- . (2008b). *Formação de cidades no Brasil colonial*. Ed. UFRJ, Rio de Janeiro.
- Sarges, Maria de Nazaré. (2000). *Riquezas produzindo a Belle Epoque*. Ed. Paka-tatu, Belém.
- Sassen, Saskia. (1991). *The global city: New York, London, Tokyo*. Ed. Princeton University Press, Nova Jessica.
- Scarlato, Francisco C. (2008). *Geografia Regional do Brasil II - Região Sudeste*. In: Notas do Curso. Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas. Ed. USP. São Paulo.
- Scarlato, Francisco Caouano. (1996). *Ouro Preto . Cidade Histórica da Mineração no Sertão Brasileiro*. Acedido a 5 de outubro de 2011. <http://www.ucm.es/BUCM/revistas/ghi/02119803/Digital/AGUC16.pdf>.
- Schoepf, Daniel.(2005). *George Huebner (1862-1935): um fotógrafo em Manaus. 2 ed. Manaus: Estado do Amazonas, 2005*. Ed. Estado do Amazonas, Manaus.
- Silva, Fabiano Gomes da. (2007). *Pedra e cal: Os construtores de vila rica no século XVIII (1730-1800)*. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG.
- Simonsen, Roberto. (1977). *História económica do Brasil (1500/1820)*. Ed. Rio de Janeiro.
- Soares, Daiany da Silva e Elizabeth Filippini. (2006). *Praça da Matriz: patrimônio histórico em revisão*. Revista Eletrônica Aboré, v. 02, p. 01. Acedido a 5 de junho de 1912. [http://www.revistas.uea.edu.br/old/abore/comunicacao/comunicacao\\_pesq/Daiany%20Soares.pdf](http://www.revistas.uea.edu.br/old/abore/comunicacao/comunicacao_pesq/Daiany%20Soares.pdf).
- Sousa, Alberto e Helena de Cássia Nogueira. (2011). *O Plano de Implantação da Cidade da Parahyba (1585) - I Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*. Acedido a 5 de maio de 2011. [http://revistas.ceurban.com/numero6/artigos/ albertosousa. htm](http://revistas.ceurban.com/numero6/artigos/albertosousa.htm).
- Souza, Clarissa Duarte de Castro. (2006). *Planejamento urbano e políticas públicas em projetos de requalificação de áreas portuárias: Porto de Santos – desafio deste novo século*. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo Universidade de São Paulo [www.teses.usp.br/teses/disponiveis /.../Dissert\\_CDCSouza\\_2006.pdf](http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/.../Dissert_CDCSouza_2006.pdf).
- Souza, Leno José Barata. (2009) *Manaus: da “Zirma” dos viajantes a “Maurilia” dos historiadores*. Revista Cordis - Revista Eletrônica de História Social da Cidade., v. 1, p. 01-24 ". Acedido a 22 de fevereiro de 2012.
- Souza, Marcelo Lopes de. (2003). *ABC do desenvolvimento urbano*. Ed. Bertrand Brasil, Rio de Janeiro:
- Souza, Renato Casar José de. (2000). *A Redescoberta da Ordem: Contribuição ao estudo da urbanização nas Minas dos Séculos XVIII e XIX. 2000*. Dissertação de Mestrado, Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Minas Gerais.

- Souza, Wladimir Alves de. (1984). *Guia dos bens tombados: Minas Gerais*. Rio de Janeiro: Ed. Expressão e Cultura.
- Tavares, Taciana Botega. (2011). *A consolidação do espaço urbano em Vila Rica - I Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*. Acedido a 7 de novembro de 2011. <http://revistas.ceurban.com/numero6/artigos/tacianabotegatavares.htm>.
- Teixeira, Manuel Correia. (2000). *Os Modelos Urbanos Portugueses da Cidade Brasileira*. Acedido a 2 de setembro de 2011. [http://revistas.ceurban.com/numero3/artigos/artigo\\_07.htm](http://revistas.ceurban.com/numero3/artigos/artigo_07.htm).
- . (2001). *Arquivo virtual de cartografia urbana portuguesa*. Acedido a 11 de junho de 2011. <http://revistas.ceurban.com/numero2/textos/introducao/introducao.htm>.
- . (2006). *A Cartografia Urbana Histórica - Fonte para o Entendimento das Morfologias Urbanas de Origem Portuguesa - I Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*. Acedido a 26 de setembro de 2011. <http://revistas.ceurban.com/numero5/artigos/mt.htm>.
- Tocantins, Leandro. (2000). *O rio comanda a vida: uma interpretação da Amazônia*. Ed. Valer. Manaus.
- Toledo, Benedito Lima. (1996). *Ouro Preto e Viana do Castelo: considerações a propósito da Praça Tiradentes em Ouro Preto*. In: Revista Barroca, anos 1993/1996, nº, p. 189-193.
- Torres, J. C. O. (1968). *História das idéias religiosas no Brasil*. Ed. Grijalbo, São Paulo.
- Trindade, Cônego Raimundo. (1945). *Instituições de Igrejas no Bispado de Mariana*. Ministério da Educação e Saúde. Rio de Janeiro.
- . (1951). *São Francisco de Assis de Ouro Preto: crônica narrada pelos documentos da Ordem*. Publicações da Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Ministério da Educação e Saúde, nº 17, 1951. 524p. Rio de Janeiro. Acedido a 26 de setembro de 2011. <http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=13226&sigla=Institucional&retorno=paginaInstitucional>
- . (1956) *A Igreja de São José, em Ouro Preto*. Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Saúde, nº 13, p. 109-214, 1956. Acedido a 26 de setembro de 2011. <http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=13226&sigla=Institucional&retorno=paginaInstitucional>
- . (1959). *Igreja das Mercês de Ouro Preto*. Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, nº 14, p. 161-284. Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Acedido a 26 de setembro de 2011. <http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=13226&sigla=Institucional&retorno=paginaInstitucional>
- UN-HABITAT. (2009). *State of the World's Cities 2010/2011*. Ed. Earthscan, London.
- Unidas, UNFA - Fundo das Nações. (2007). *Estado da População Mundial 2007: Desencadeando o Potencial do Crescimento Urbano*. Editado por MIT Press. New York.
- Valle, Artemisia Souza do. (1999). *Os igarapés no contexto do espaço urbano de Manaus: uma visão ambiental*. Dissertação de Mestrado, Centro de Ciências do Ambiente, Universidade Federal do Amazonas.
- Vargas, Claudia Regina. (2000) *As várias faces da cidade: Bento de abreu e a modernização de araraquara (1908-1916)*. Dissertação de Mestrado,, Faculdade de História, Universidade Estadual Paulista
- Vasconcellos, Sylvio de. (1968). *Mineiridade: Ensaio de Caracterização*. Ed. Imprensa Oficial, Belo Horizonte
- . (1977). *Vila Rica*. Ed. Perspectiva, São Paulo.
- Vasconcelos, Diogo de. (1974). *História antiga das Minas Gerais*. Ed. Itatiaia, Belo Horizonte.
- Vasconcelos, Salomão. (1941). *Os primeiros aforamentos e os primeiros ranchos de Ouro Preto*. Revista do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.
- . (1955). *Como nasceu Ouro Preto: sua formação cadastral desde 1712*. Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Saúde, nº 12.
- Veríssimo, Francisco S., Willian S.M Bittar e José Mauricio Alvarez. (2001). *Vida Urbana: A evolução do cotidiano da cidade brasileira*. Ed. Ediouro, Rio de Janeiro.
- Vierno, Livia. (2011). *Semeadas e ladrilhadas. Vilas e Cidades no Brasil Colônia - I Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*. Acedido a 25 de maio de 2011 <http://revistas.ceurban.com/numero5/artigos/liviavierno.htm>.
- Wallace, Alfred Russel. (2004). *Viagens pelos rios amazonas e negro*. Vol. 17. Ed. Edições do Senado Federal, Brasília.

Zenkner, Thaís e Virgínia Pontual. (2011). *A cultura urbanística e a formação de cidades estudo comparativo entre São Luiz, Belém e Damão*. Acedido a 20 junho de 2011. <http://revistas.ceurban.com/numero5/artigos/virginiapontual.htm>.

## BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

Alves, Fernando Brandão. (2003). *Avaliação da Qualidade do Espaço Público Urbano. Proposta Metodológica*. Ed. Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa.

Borrego, Maria aparecida de.(2004). *Códigos e práticas: o processo de constituição urbana em Vila Rica colonial (1702-1748)*.Ed. Fapesp, São Paulo.

Ciucci, Gígio.(1975). *La Ciudad Americana*. Ed. Gustavo Gili, Barcelona.

Lynch, Kevin. (2012). *A Boa Forma da Cidade*. Ed. Edições 70,Lisboa.

Lynch, Kevin. (1998). *La Imagem De La Ciudad*. Ed. Gustavo Gili, Madri.

Portas, Nuno. (2005). *Os Tempos das Formas – A cidade feita e refeita*. Ed. DAAUM, Guimarães.

## SITES CONSULTADOS

<http://www.slideshare.net/TiagoMarques2585/palcio-da-justia-manaus/download> - Acedido em 5 de outubro de 2011.

[http://www.bv.am.gov.br/portal/conteudo/serie\\_memoria/03\\_palacioJustica.php](http://www.bv.am.gov.br/portal/conteudo/serie_memoria/03_palacioJustica.php)

[http://descubraminas.com.br/MinasGerais/Pagina.aspx?cod\\_pgi=708](http://descubraminas.com.br/MinasGerais/Pagina.aspx?cod_pgi=708) – Acedido em 5 de outubro de 2012.

<http://www.minasgerais.com.br/destinos/ouro-preto/> - Acesso em 8 de outubro de 2012.

[http://www.docvirt.com/WI/hotpages/hotpage.aspx?bib=RevIPHAN\\_WI&pagfis=5683&pesq=&esrc=s&url=http://docvirt.no-ip.com/docreader.net#](http://www.docvirt.com/WI/hotpages/hotpage.aspx?bib=RevIPHAN_WI&pagfis=5683&pesq=&esrc=s&url=http://docvirt.no-ip.com/docreader.net#) - Acedido em 25 de novembro de 2012.

<http://www.ouropreto-ourtoworld.jor.br/OPantigo.htm> - Acesso em 25 de outubro de 2012

<http://rememorarte.blog.br/?livro-nome=mb-guia-ouro-preto> - Acedido em 25 de novembro de 2012.

<http://www.teses.usp.br/> - Acedido em 13 de novembro de 2012.

<http://www.bn.br/bndigital/> - Acedido em 13 de novembro de 2012.

<http://www.bibliotecadigital.ufmg.br/dspace/handle/1843/RAAO-8MHJMS?mode=full> - Acedido em 2 de novembro de 2012.

<http://www.revistadehistoria.com.br/secao/artigos-revista/embates-mineiros>. Acedido em 5 de outubro de 2012.

<http://www.brasiliana.com.br/brasiliana/colecao/obras/19/Historia-economica-do-Brasil-1500-1820> - Acedido em 15 de outubro de 2012.

<http://www.bn.br/bndigital/> - Acesso em 5 de abril de 2012.

<http://www.ibge.gov.br/home/> - Acesso em 5 de abril de 2012.

<http://bdtd.ibict.br/>- Acesso em 25 de abril de 2012.

<http://www.novomilenio.inf.br/> - Acesso em 25 de maio de 2012.

<http://www.jornaldaorla.com.br/materias/3113-o-porto-a-cidade-e-o-tempo/br/> Acesso em 5 de abril de 2012.

<http://www.portalamazonia.com.br>- Acesso em 15 de maio de 2012.

<http://www.santos.sp.gov.br/nsantos/index.php> - Acedido a 25 de maio de 2011.

<http://www.ouropreto.mg.gov.br/> - Acesso em 13 de novembro de 2012.

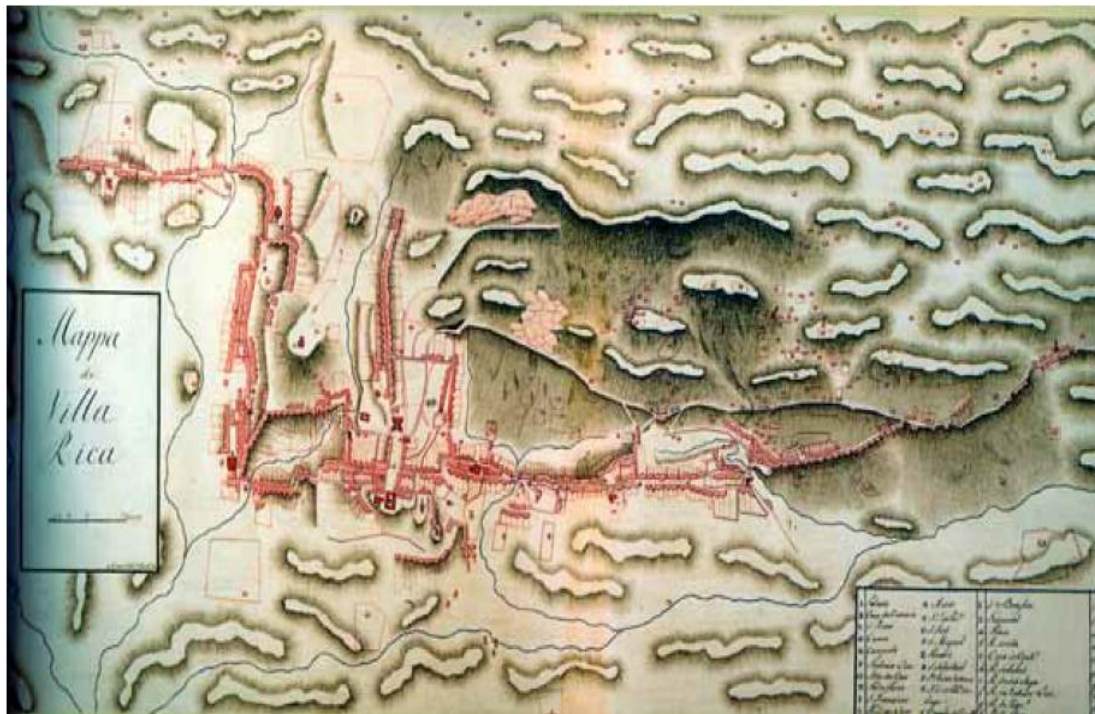
<http://www.vivasantos.com.br/> - Acesso em 5 de abril de 2012.

<http://portal.iphan.gov.br/portal/pesquisa.do> - Acesso em 15 de maio de 2012.



## ANEXOS

### Anexo 1



"Mappa de Villa Rica", 1786-1787.  
Fonte: Reis Filho (2000).

### Anexo 2



Detalhe da Planta da cidade de Ouro Preto, 1888. Organizada por ordem do Exmo. Sr. Dr. Luiz Eugenio Horta Barbosa presidente da Província.  
Fonte: Biblioteca Nacional (Digital Brasil).

### Anexo 3



Planta da cidade de Manaus, margem do rio Negro, no Amazonas. Desenho de 1844, da Engenharia Militar.  
Fonte: Santos(2008b).

### Anexo 4



Planta (croquis) da Cidade de Manaus – 1852.  
Fonte: Mesquita (2006).



## Anexo 5



Planta da Cidade de Manaus – 1879.

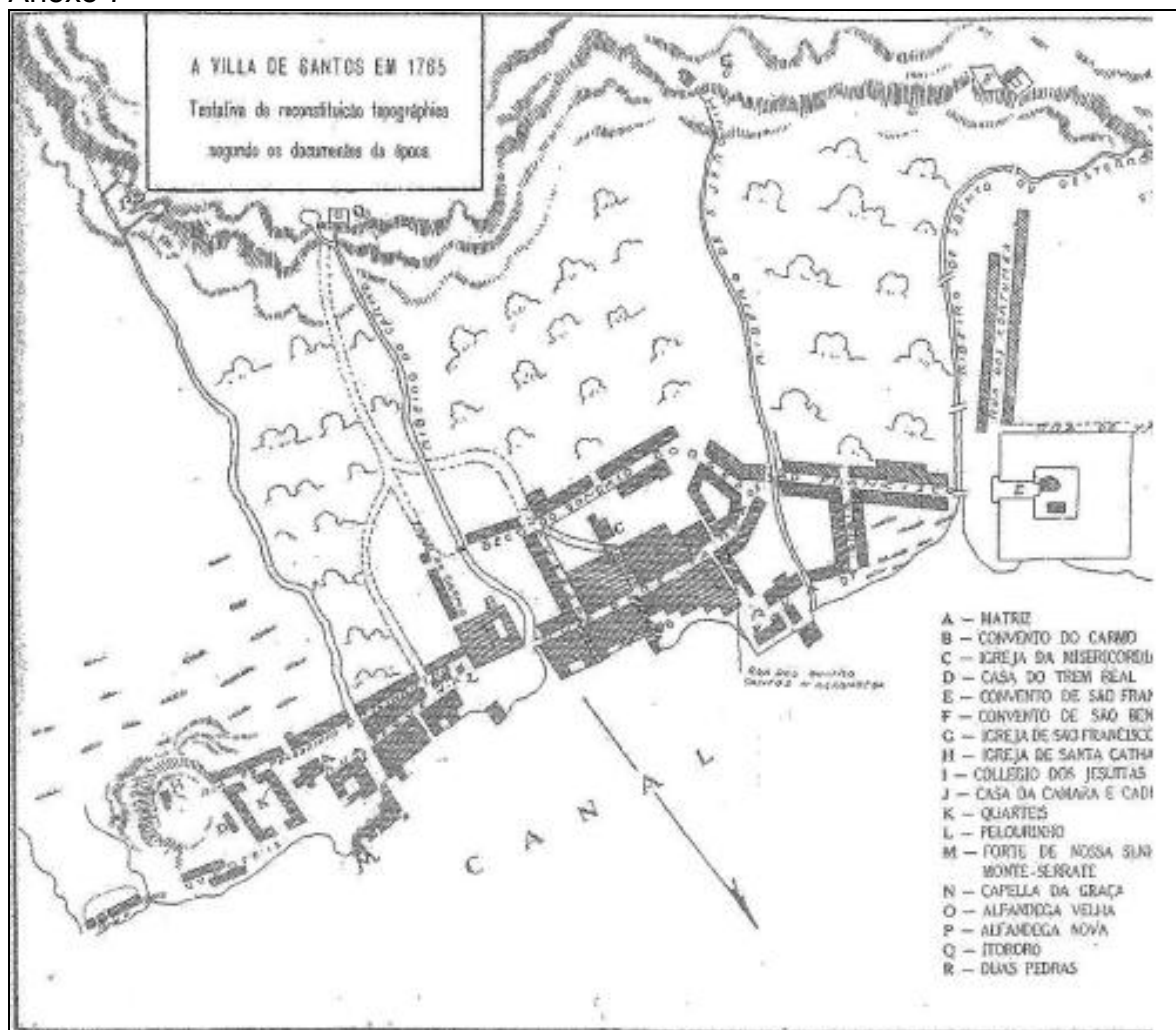
Fonte: Acervo do CCPA – Centro Cultural Povos da Amazônia.

## Anexo 6



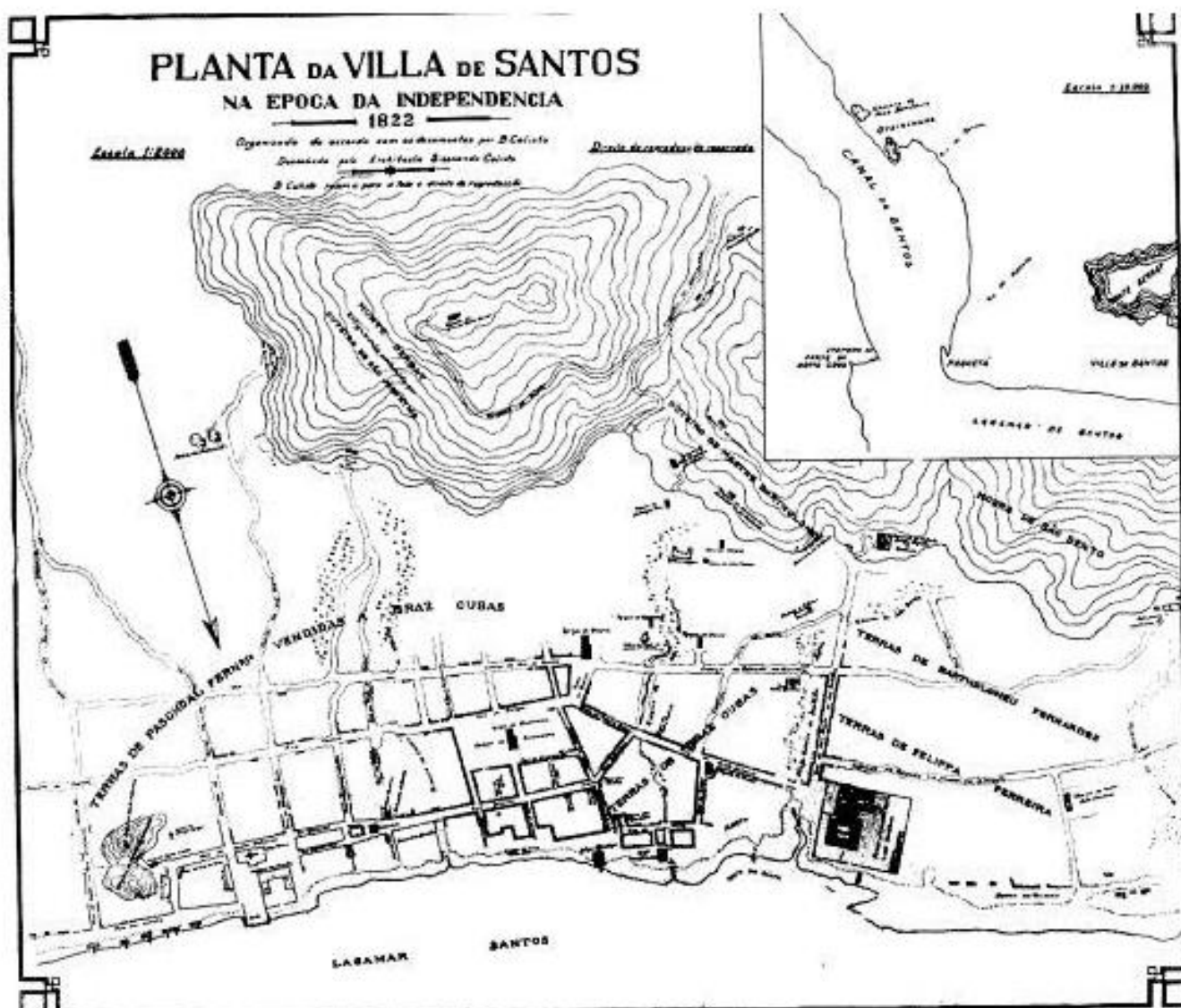
Planta da Cidade de Manaus – 1903.  
Fonte: Acervo do CCPA – Centro Cultural Povos da Amazônia.

## Anexo 7



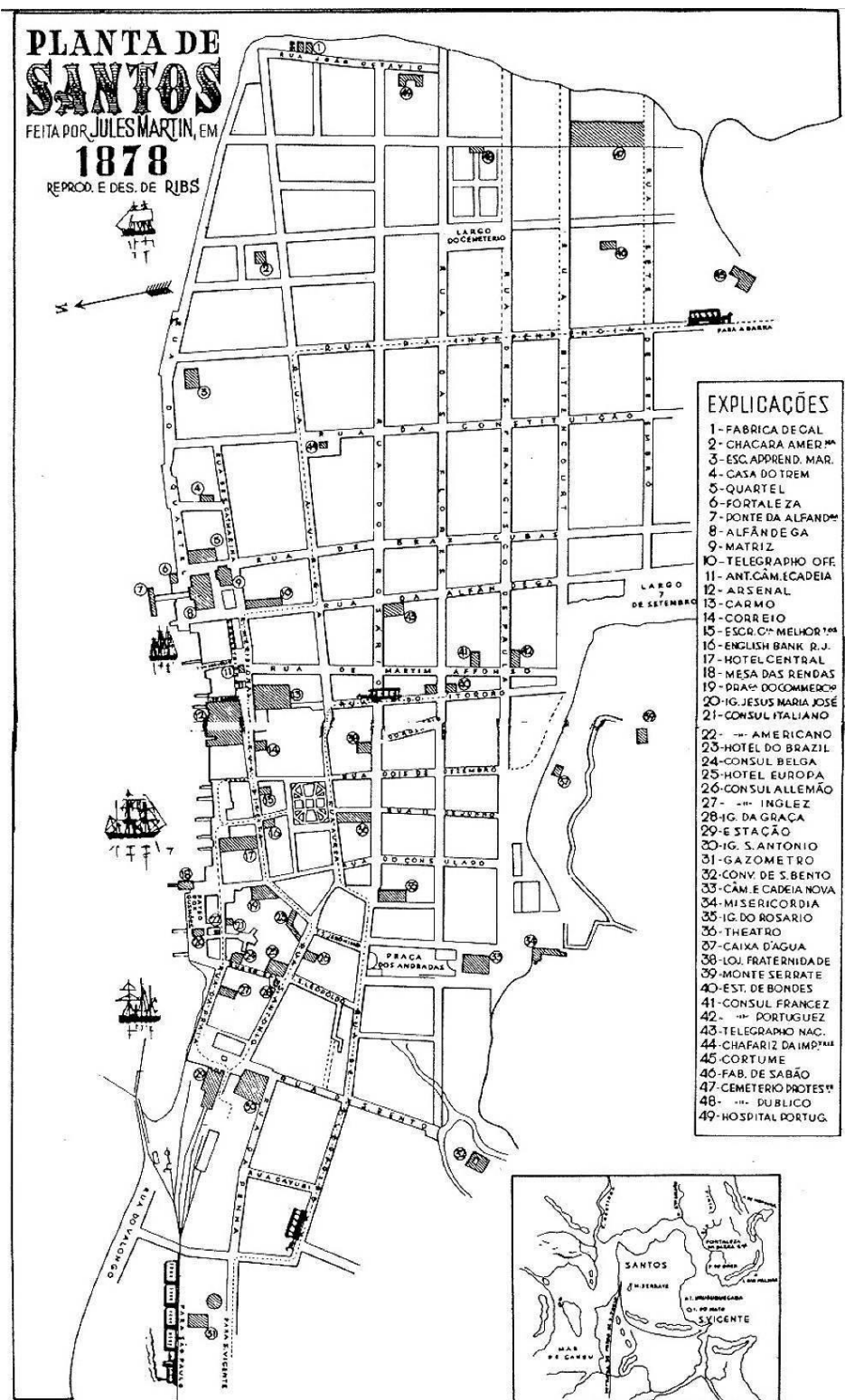
Vila de Santos, 1765 - Benedito Calixto.

Fonte: <http://www.novomilenio.inf.br/santos/index.html>



Vila de Santos em 1822.

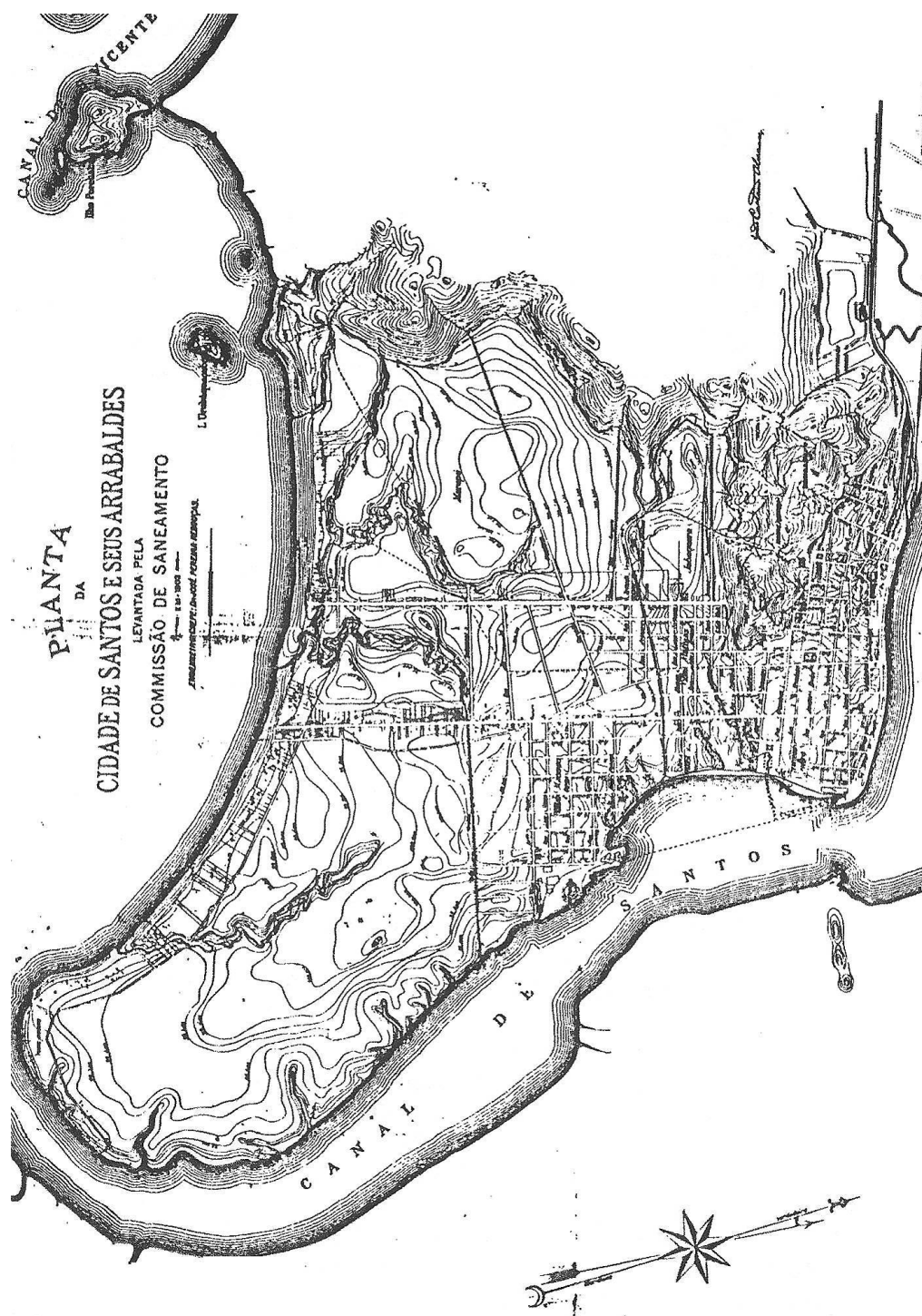
Fonte: <http://www.novomilenio.inf.br/santos/index.html>



Planta de Santos, 1878, feita por Jules Martin e reproduzida em bico-de-pena pelo desenhista santista Lauro Ribeiro de Souza.

Fonte: <http://www.novomilenio.inf.br/santos/index.html>

Anexo 10

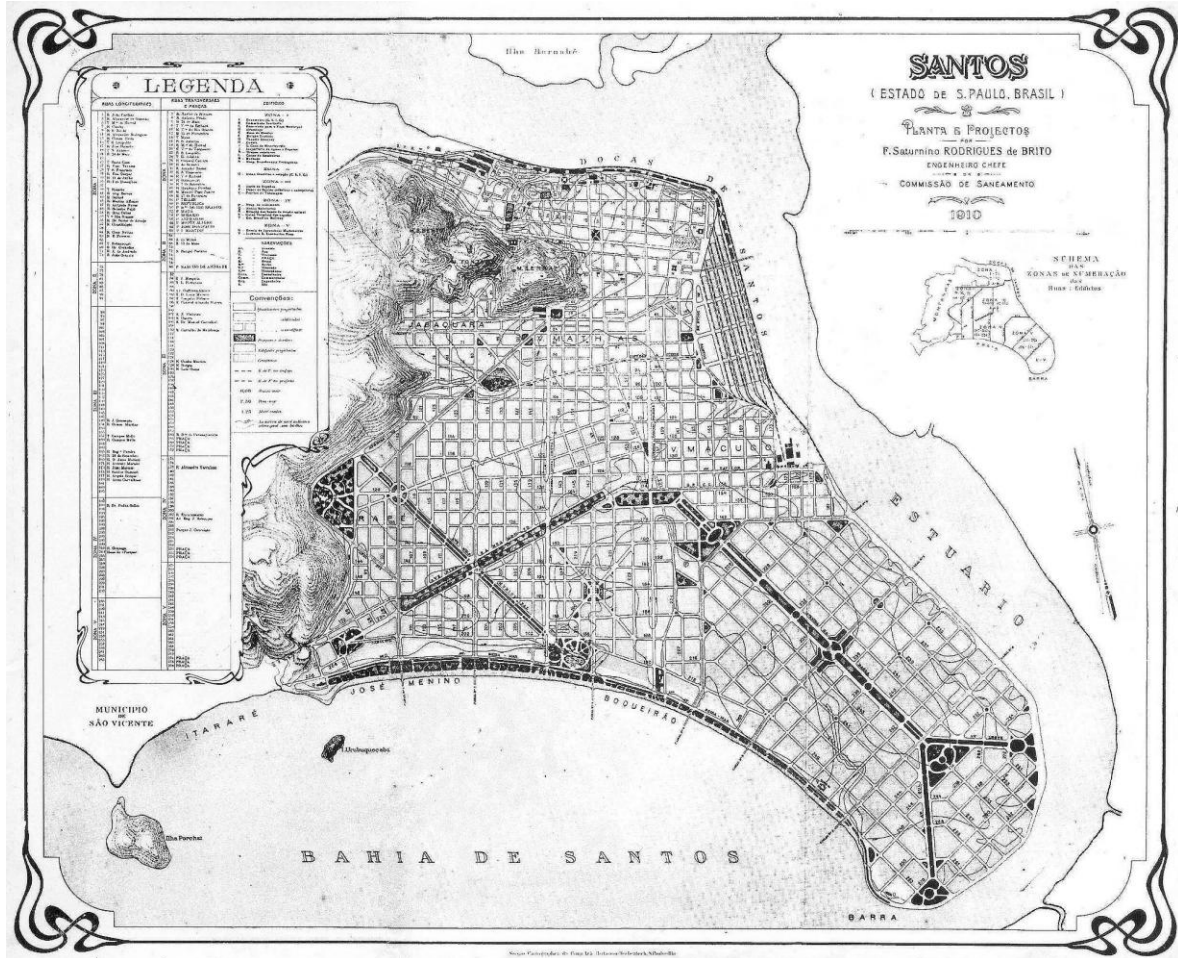


Planta de Santos, 1903.

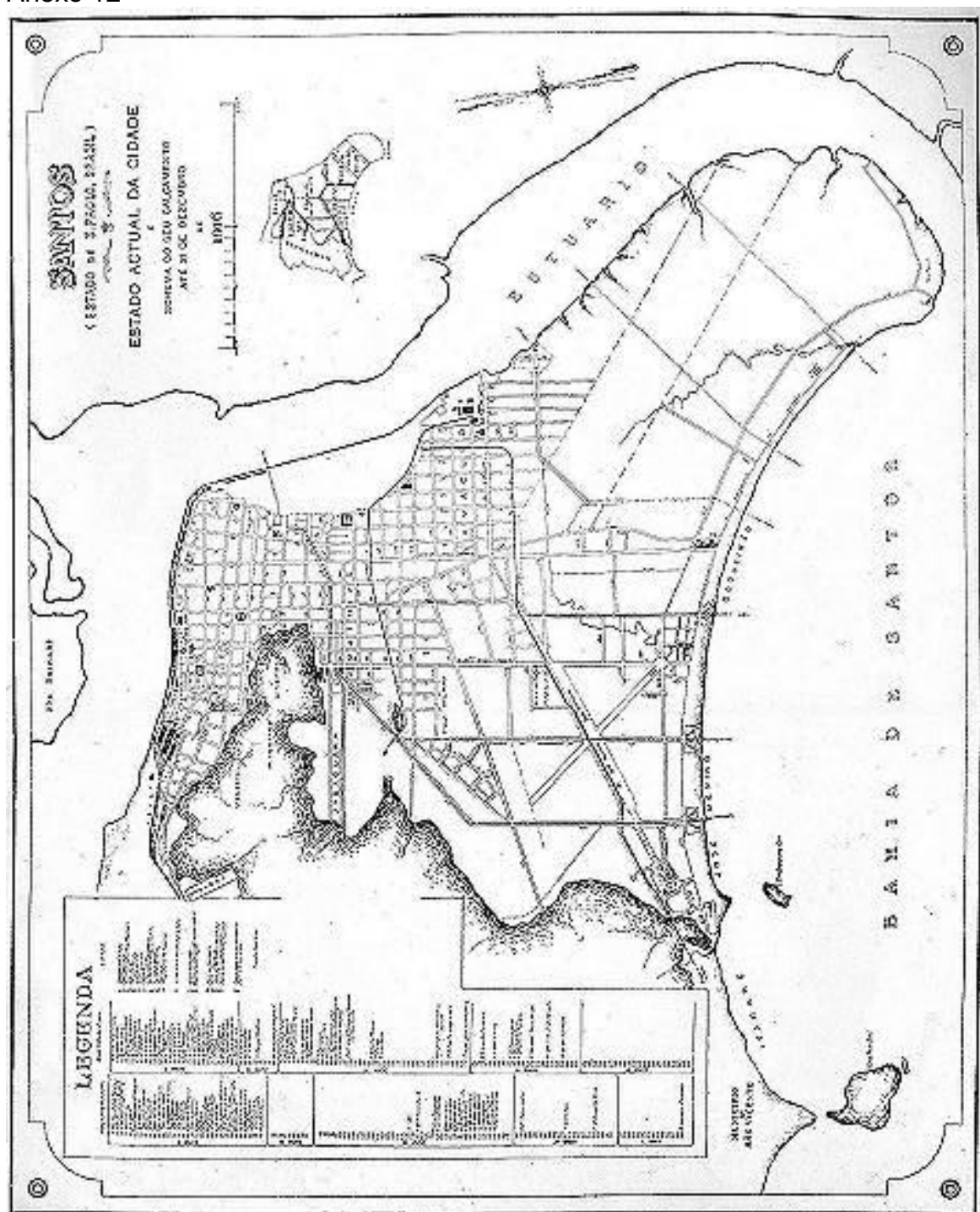
Fonte: <http://www.novomilenio.inf.br/santos/index.html>



## Anexo 11



Planta de Santos, proposta por Saturnino de Brito – 1910,  
Fonte: <http://www.novomilenio.inf.br/santos/index.html>



Planta de Santos, estado atual da cidade -1916.  
Fonte: <http://www.novomilenio.inf.br/santos/index.html>